REPÚBLICA DE COLOMBIA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 1825 Bogotá, D. C., martes, 30 de septiembre de 2025 EDICIÓN DE 19 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 226 DE 2025 SENADO

por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones.

Honorable Senador
ALEX XAVIER FLOREZ HERNANDEZ
Presidente Comisión Sexta Constitucional
Senado de la República

Ref.: Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley Nº 226 de 2025 Senado *"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS SOBRE LA INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

Estimado Presidente,

En cumplimiento de la designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley de la referencia bajo los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto fue radicado el 27 de agosto de 2025 ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes.

Mediante oficio fechado 22 de septiembre de 2025, fui designado como ponente de esta iniciativa.

Su autor es el Honorable Senador Alejandro Vega Pérez.

II. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto de ley es establecer medidas que contribuyan a mejorar la situación de la inmovilización de vehículos en el territorio colombiano tanto para los propietarios y conductores como para las autoridades de tránsito en los municipios de todas las categorías.

III. MARCO LEGAL

Para esta iniciativa han de tenerse en cuenta y consultarse las siguientes disposiciones de orden constitucional y legal.

➢ **CONSTITUCIONALES**

Artículos: 1, 2, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 25, 26, 27, 28, 29, 44, 45, 58, 61, 67, 70, 71, 73, 74, 75, 78, 150 (No. 1, 7, 8, 23) 152, 154, 157 y 209, entre otras.

➢ **LEGALES**

- Ley 769 de 2002 "*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*"

IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La legislación colombiana vigente que rige los servicios de transporte y remolque en grúas con ocasión de la inmovilización de vehículos y de parqueadero que se presta en los denominados "patios" se ha quedado corta frente a los retos que estos servicios plantean día a día en su prestación. Así mismo, la aplicación de algunas de las disposiciones legales vigentes que hoy regulan parcialmente la actividad de grúas y patios no está siendo la esperada por el legislador al momento de su expedición.

Como consecuencia de lo anterior, a la fecha varios municipios del país están enfrentando dificultades derivadas del inmenso número de vehículos abandonados en los patios de inmovilización que no son reclamados por los propietarios o tenedores como consecuencia del costo para recuperarlos, razón por la cual hoy son vistos más como "cementerios" que como lugares de parqueo temporal.

Para solucionar esta problemática que está afectando a miles de ciudadanos es necesario que en la Ley se incluyan herramientas que sirvan para resolver las controversias y dificultades que se pueden presentar durante la prestación de los servicios de grúa y parqueaderos de vehículos inmovilizados, que guíe hacia prácticas que no atenten contra los derechos de los propietarios de los vehículos y que les den garantías a nivel nacional de que sin importar el municipio en que se encuentren serán tratados en condiciones similares tanto por parte de los particulares que prestan sus servicios a través de contratos suscritos como por las entidades públicas, como por estas últimas, a fin de que los ciudadanos no estén sometidos a condiciones distintas dependiendo del municipio del país en el que haya sido inmovilizado el vehículo, pues ello genera tanto inequidad como inseguridad jurídica.

Para efectos de entender la necesidad y pertinencia de este Proyecto de Ley y contar con un contexto que permita entender cuáles son las dificultades de las que debe ocuparse la norma se analizará la situación desde dos aspectos. El primero, fáctico, a fin de identificar los problemas a que están enfrentados tanto ciudadanos como funcionarios por cuenta del servicio de grúas y patios de inmovilización de vehículos. El segundo, jurídico, con el objetivo de revisar y analizar la normatividad vigente a la luz de las dificultades que se vienen presentando en el territorio nacional con el propósito de evidenciar los ajustes que se requieren para que el país cuente con un marco jurídico idóneo.

Acumulación de vehículos en los patios de inmovilización.

La acumulación creciente de vehículos en los patios de inmovilización está causando pérdidas económicas no solo a miles de propietarios y tenedores, sino también a los municipios que se ven obligados a sufragar recursos públicos para custodiar y vigilar dichos bienes.

Solo entre las ciudades de Armenia, Bogotá D.C, Bucaramanga, Cali, Cartagena, San José del Guaviare, Leticia, Manizales, Montería, Pereira, Tunja, Villavicencio y Yopal1, a mayo de 2023 acumulaban en los patios de inmovilización más de 112.377 vehículos, de los cuales 86.517 motocicletas y 25.860 vehículos de los demás tipos.

[1] Ciudades que que atendieron las consultas efectuadas para la estructuración de este Proyecto de Ley.

CONSOLIDADO DE VEHÍCULOS EN PATIOS A MAYO DE 2023	
MUNICIPIO	**TOTAL**
ARMENIA	878
BOGOTÁ D.C	50.742
BUCARAMANGA	7.099
CALI	21.370
CARTAGENA	7.730
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	57
LETICIA	217
MANIZALES	5.453
MONTERÍA	7.145
PEREIRA	1.000
TUNJA	31
VILLAVICENCIO	7.775
YOPAL	2.880
TOTAL	112.377

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

El hecho de que en apenas 13 de las 32 capitales departamentales del país y que aún sin contar ciudades grandes como Medellín y Barranquilla2 sumen más de cien mil vehículos parqueados en los patios de inmovilización de vehículos debe llamar la atención del legislador, máxime cuando, como se mostrará un porcentaje altísimo de estos lleva más de un año allí sin que se hayan completado los trámites para su retiro por parte de propietarios o tenedores.

En el caso de Barranquilla, a mayo de 2017 se reportaban 18.741 vehículos en los patios de la ciudad3 mientras que en 2013 se encontraban 4.1954, esto es un crecimiento del 78% en apenas 4 años.

[2] Estas ciudades fueron consultadas como parte del estudio para elaborar este Proyecto de Ley, pero no respondieron la petición. Según el informe publicado por la Secretaria de Tránsito de Barranquilla esta ciudad tendría un parque automotor de 214.311 vehículos a junio de 2023. En el caso de Medellín, según el informe Medellín Como Vamos publicado en 2017, a dicho año, en el Valle de Aburrá, sumando carros y motos, circulaban 1'464.328, de los cuales 589.463 eran carros y 875.043 motos, representando un 40% y 60%, respectivamente.

[3] El Heraldo, Barranquilla. 2017. Los patios del tránsito, un cementerio de 18.741 vehículos. Disponible en https://www.elheraldo.co/barranquilla/los-patios-del-transito-un-cementerio-de-18741-vehiculos-366905#:~:text=Como%20un%20cementerio%20se%20pueden,de%20tránsito%20en%20la%20ciudad.

[4] Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Bogotá. 2015. Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (VFVU) o desintegración vehicular.

Además de lo anterior, comparando tan solo los datos disponibles de Bogotá y Bucaramanga en los últimos diez (10) años, se evidencia que solo entre estas dos ciudades ha habido un incremento del 946% del número de parqueados en los patios de estas dos ciudades.

VEHÍCULOS EN PATIOS 2013 VS 2023				
MUNICIPIO	2013	2023	Incremento	% de aumento
BOGOTÁ D.C	4.102	50.742	46.640	1.137%
BUCARAMANGA	1.430	7.099	5.669	396%
TOTAL	5.532	57.841	52.309	946%

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible5 y las Secretarías de Tránsito municipales.

Adicionalmente, el problema con las motocicletas acumuladas en los patios de inmovilización es cada vez más crítico. El número de motocicletas en proporción de los demás tipos de vehículos es entre las 13 ciudades en estudio es un 77% superior, lo que se explica en parte por el incremento del número de motos que cada día se integran al parque automotor6 y por el hecho de que para las motos hay más infracciones que generan inmovilización que para el resto de vehículos.

TIPOS DE VEHÍCULOS EN PATIOS A MAYO DE 2023				
MUNICIPIO	**MOTOCICLETAS**	**OTROS TIPOS DE VEHÍCULOS**	**TOTAL**	**% MOTOS**
ARMENIA	853	25	878	97%
BOGOTÁ D.C	32.973	17.769	50.742	65%
BUCARAMANGA	6.512	587	7.099	92%
CALI	17.354	4.016	21.370	81%
CARTAGENA	6.848	882	7.730	89%
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	56	1	57	98%
LETICIA	217	-	217	100%
MANIZALES	4.307	1.146	5.453	79%
MONTERÍA	7.002	143	7.145	98%
PEREIRA	878	122	1.000	88%

[5] Cifras entregadas por las autoridades de tránsito de estas ciudades al Ministerio de Medio Ambiente y reportadas por esta entidad en la Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (VFVU) o desintegración vehicular, publicada en 2015.

[6] Según informe de Andemos publicado en enero de 2023, la venta de motocicletas nuevas en 2022 creció un 10,9% frente al 2021.

TIPOS DE VEHÍCULOS EN PATIOS A MAYO DE 2023				
MUNICIPIO	**MOTOCICLETAS**	**OTROS TIPOS DE VEHÍCULOS**	**TOTAL**	**% MOTOS**
TUNJA	20	11	31	65%
VILLAVICENCIO	6.743	1.032	7.775	87%
YOPAL	2.754	126	2.880	96%
TOTAL	86.517	25.860	112.377	77%

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

De acuerdo con lo anterior, salvo los casos de Bogotá y Manizales, en todas las demás ciudades la proporción de motocicletas parqueadas en los patios es de más del 80% en comparación con el resto de vehículos, llegando incluso a superar el 96% en Yopal, Armenia, San José del Guaviare y siendo del 100% en Leticia, Amazonas, lo que demuestra que la medida de inmovilización afecta más a los propietarios y tenedores de motocicletas que al del resto de vehículos.

Adicionalmente, es preocupante que más de 90 mil vehículos llevan más de un año parqueado en los patios de las 13 ciudades que se han estado analizando, esto es el 81% del total de vehículos que están allí, tal como se muestra en la siguiente tabla.

CONSOLIDADO DE VEHÍCULOS CON MÁS DE 1 AÑO EN PATIOS A MAYO DE 2023		
MUNICIPIO	**TOTAL**	**% DEL TOTAL DE VEHÍCULOS EN PATIOS**
ARMENIA	467	53%
BOGOTÁ D.C	40.684	80%
BUCARAMANGA	5.627	79%
CALI	16.746	78%
CARTAGENA	5.852	76%
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	42	74%
LETICIA	136	63%
MANIZALES	4.555	84%
MONTERÍA	6.957	97%
PEREIRA	350	35%
TUNJA	9	29%
VILLAVICENCIO	6.632	85%
YOPAL	2.490	87%

CONSOLIDADO DE VEHÍCULOS CON MÁS DE 1 AÑO EN PATIOS A MAYO DE 2023		
MUNICIPIO	**TOTAL**	**% DEL TOTAL DE VEHÍCULOS EN PATIOS**
TOTAL	90.547	81%

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

Más aún, llama la atención que en Montería el 97% de los vehículos que reportaron se encontraban en los patios de la ciudad llevan más de un año y en Yopal, Villavicencio, Manizales y Bogotá tal proporción supera el 80%, seguidas muy de cerca por Bucaramanga, Cali, Cartagena y San José del Guaviare. Es decir que, solo entre las 13 ciudades aquí analizadas, 8 tienen ocupados los patios con un 74% de vehículos que llevan más de un año allí abandonados.

Estos datos, demuestran la dificultad que enfrentan los propietarios y poseedores de vehículos para retirar los vehículos una vez son inmovilizados por cometer infracciones lo que conlleva además a una doble pérdida: la que sufre el patrimonio del sancionado y la que padecen las Secretarías de Tránsito que deben invertir de sus propios recursos para garantizar la custodia y vigilancia de los vehículos que son inmovilizados, pese a que la expectativa real de recuperación de estos por parte de los ciudadanos es muy reducida, lo que termina en un círculo vicioso en el que el ciudadano no recupera el vehículo inmovilizado y los municipios quedan con la obligación de custodiar bienes que, en muchos casos, ya son inservibles y que, incluso, están causando un daño ambiental al lugar donde se encuentran.

Pese a lo anterior, se identificó que no todas las ciudades están aplicando el procedimiento para la declaratoria de abandono de vehículos previsto en el artículo 128 del Código Nacional de Tránsito. De las 13 ciudades que se han estado revisando, solo Bogotá y Manizales han seguido dicho procedimiento hasta completar la declaratoria de abandono y posterior enajenación de vehículos abandonados durante más de un año en los patios, gracias a lo cual, entre las dos ciudades, en los últimos cinco años, han logrado enajenar 4.556 vehículos por un valor total de$1.348.472.308 pesos y han identificado 6.244 vehículos inservibles que pueden ser vendidos como chatarra, conforme con la Ley.

En esta misma situación, se encuentra la ciudad de Medellín donde, de acuerdo con información de prensa, hay cerca de 50.000 motocicletas inmovilizadas en los tres patios de la Secretaria de Movilidad, entre las cuales se encuentra una de bajo cilindraje desde 2007, cuyo valor actual no superaría los$2 millones de pesos, y que seguramente no va a ser retirada nunca pues para ello habría que pagar$94 millones solo de parqueadero, sin contar el monto de la infracción7.

Costos de retiro de vehículos de los patios de inmovilización.

[7] Periódico El Colombiano. Medellín, 2023. Los patios del Tránsito de Medellín están desbordados de motos, ¿cuántas hay?. Disponible en https://www.elcolombiano.com/medellin/no-le-cabe-una-moto-mas-a-los-patios-del-transito-de-medellin-KH21373944

El costo para recuperar los vehículos varía entre los municipios del país por autorización expresa del artículo 168 de la Ley 769 de 2002. Como se mostrará, entre los municipios hay diferencias tanto en el valor del día de patios y de grúas para los distintos tipos de vehículos como en el esquema tarifario de cobro del servicio de parqueadero en los patios. De acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad, el esquema tarifario de patios de Bogotá busca promover un retiro rápido de los vehículos para lo cual la tarifa aumenta progresivamente. Así, por ejemplo, el caso de las motocicletas, el primer día de patios cuesta $36.000, sube a $49.900 al segundo día y llega a $78.500, pero a partir del cuarto día y hasta el día 30 en el parqueadero el costo de dejar un día adicional el vehículo en los patios disminuye a $11.300 por día y, a partir del día 31 en adelante la tarifa diaria de parqueo en los patios se reduce a $800 pesos.

Un esquema distinto es utilizado en las ciudades de Villavicencio y Montería. En estas ciudades los primeros días de parqueo son más costosos, pero no aumenta como ocurre en Bogotá para los días 2 y 3. Por el contrario, el valor se va reduciendo a medida que pasa el tiempo.

Así, en Villavicencio, la tarifa del primer (1er) día de parqueo en patios de una motocicleta es de $40.330, esto es casi igual al doble del valor cobrado entre los días 2 y 10 que es de $23.500, posteriormente disminuye en un 43% entre los días 11 y 30, cuando se cobran $13.300 diarios, para luego caer a $2.700 pesos a partir del día 31. En Montería la tarifa diaria de parqueo para las motocicletas va de $29.774 pesos diarios por el día uno y hasta el 7, disminuye a partir del día 8 hasta el 30 a $19.334 diarios y cae a partir del día 31 en adelante a $7.347 diarios.

Otro esquema tarifario completamente distinto es el que se aplica en los patios de la ciudad de Manizales. Allí, el valor de un día de patios baja a partir del día 31 y hasta el 360 en comparación con el costo del día 1 al 30, y luego aumenta desde el día 361 en adelante. Así, del día 1 al 30 la tarifa diaria para una motocicleta es de $13.400, se reduce a $3.400 entre los días 31 a 360 y sube desde el día 361 a $28.000 pesos diarios.

Ahora bien, no todas las ciudades emplean esquemas tarifarios basados en rangos de días. Por el contrario, la regla general hallada es que el costo por día de parqueo en patios es estático. De 15 ciudades, cuyas tarifas se muestran a continuación, 11 mantienen los valores a cobrar iguales, independiente del número de días que lleve el vehículo en los patios.

Tarifa diaria por parqueo en patios[8]

MUNICIPIO	RANGO DE DÍAS	MOTOCICLETAS	VEHÍCULO LIVIANO (AUTOMÓVILES, CAMIONETAS[9])	VEHÍCULO MEDIANO	BUSES Y BUSETAS	VEHÍCULOS PESADOS (CAMIONES GRANDES, TRACTOMULAS, ARTICULADOS)	CARRETILLAS Y CARRETAS	BICICLETAS	COSTO ¿SUBE O BAJA?
ARMENIA	No aplica.	$8.832	$22.005	$30.938	$44.212		$4.542	$4.542	Igual
BARRANQUILLA	No aplica.	$8.500	$17.000	$25.000	$30.000	$30.000	$8.500	$2.100	Igual
BOGOTÁ D.C	Día 1	$36.000	$111.000	$111.000	$308.200	$308.200	$12.400	$5.800	
	Día 2	$49.900	$116.000	$116.000	$322.500	$322.500	$12.800	$6.200	Sube
	Día 3	$78.500	$133.100	$133.100	$369.700	$369.700	$14.700	$7.000	Sube
	Día 4 al 30	$11.300	$44.500	$44.500	$123.400	$123.400	$5.100	$2.400	Baja
	Día 31 y siguientes	$800	$3.900	$3.900	$10.500	$10.500	$400	$400	Baja
BUCARAMANGA	No aplica.	$16.599	$30.262	$30.262	$62.106	$62.106	$16.589	$16.589	Igual
CALI	No aplica.	$17.400	$34.800	$34.800	$86.900	$104.800			Igual
CARTAGENA	No aplica.	$27.066	$38.666	$57.999	$57.999	$77.332	$27.066	$19.333	Igual
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	No aplica.	$5.000	$10.000	$10.000	$10.000	$10.000	$10.000	$10.000	Igual
LETICIA	No aplica.	$19.300	$38.700	$38.700	$58.000	$58.000			Igual
MANIZALES	Día 1 al 30	$13.400	$23.700	$29.400	$29.400	$53.400		$2.200	
	Día 31 al 360	$3.400	$5.900	$8.800	$8.800	$12.700		$2.000	Baja

[8] Las casillas en blanco corresponden a vehículos que no tienen tarifa de acuerdo con la normatividad del municipio respectivo.
[9] Villavicencio y Yopal consideran en categoría distinta las camionetas, se incluyeron en la de vehículos medianos para efectos de la comparación.

Tarifa diaria por parqueo en patios[8]

MUNICIPIO	RANGO DE DÍAS	MOTOCICLETAS	VEHÍCULO LIVIANO (AUTOMÓVILES, CAMIONETAS[9])	VEHÍCULO MEDIANO	BUSES Y BUSETAS	VEHÍCULOS PESADOS (CAMIONES GRANDES, TRACTOMULAS, ARTICULADOS)	CARRETILLAS Y CARRETAS	BICICLETAS	COSTO ¿SUBE O BAJA?
	Día 360 y siguientes	$28.000	$5.100	$6.000	$6.000	$7.900		$1.900	Sube para las motos baja para el resto
MEDELLÍN	No aplica.	$14.365	$28.712	$28.712	$28.712	$28.712	$10.793	$10.793	Igual
MONTERÍA	Día 1 al 8	$29.774	$59.161	$59.161	$86.614	$86.614			
	Día 8 al 30	$19.334	$36.734	$36.734	$59.934	$61.867			Sube
	Día 31 y siguientes	$7.347	$11.600	$11.600	$16.627	$19.720			Baja
PEREIRA	No aplica.	$10.000	$20.000	$25.000	$25.000	$37.000	$10.000	$2.500	Igual
TUNJA	No aplica.	$19.400	$30.900	$30.900	$30.900	$46.400			Igual
VILLAVICENCIO	Día 1	$40.330	$78.600	$95.900	$128.700	$128.700		$6.800	
	Día 2 al 10	$23.500	$50.000	$61.700	$93.200	$93.200		$3.500	Baja
	Día 11 al 30	$13.300	$23.500	$32.800	$63.600	$63.600		$2.000	Baja
	Día 31 y siguientes	$2.700	$4.900	$5.700	$6.500	$6.500		$400	Baja
YOPAL	No aplica.	$13.400	$14.500	$18.500	$22.200	$25.100	$25.100		Igual

Fuente: Elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez con datos de las Secretarías de Tránsito municipales.

Como se ve en la tabla anterior, no todos los municipios tienen contemplados todos los tipos de vehículos de manera desagregada, especialmente en el caso de las bicicletas para las que en 5 de 15 ciudades analizadas no se encontró dicho valor, es decir que, en esos municipios, los propietarios de bicicletas no tienen claridad acerca del valor de parqueadero. Además de lo dicho respecto de la diferencia entre los esquemas tarifarios que se aplican entre las distintas ciudades del país explicada previamente, de la información mostrada en la tabla precedente, se destaca que existe una inmensa disparidad en el costo del parqueo de los vehículos inmovilizados.

Así, por ejemplo, el valor del primer día de parqueo de un carro particular oscila entre los $111.000 pesos en Bogotá a $14.500 en Yopal, pasando por $28.712 en Medellín o $34.800 en Cali, valor que cambia además si se tiene en cuenta el régimen tarifario del distrito capital y, en consecuencia, si el vehículo está en el día 8 de parqueo el valor a pagar por ese día será en esta ciudad de $44.500, mientras que en las otras ciudades mencionadas deberá seguir pagando el mismo precio. A continuación, se muestra cuál sería el valor a pagar por concepto de patios durante 8 días para un vehículo liviano.

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS VEHÍCULO LIVIANO POR 8 DÍAS

CIUDAD	TARIFA POR DÍAS					TOTAL
	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	DÍA 4 AL 7	DÍA 8	
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	$10.000					$80.000
YOPAL	$14.500					$116.000
BARRANQUILLA	$17.000					$136.000
PEREIRA	$20.000					$160.000
ARMENIA	$22.005					$176.040
MANIZALES	$23.700					$189.600
MEDELLIN	$28.712					$229.693
BUCARAMANGA	$30.262					$242.096
TUNJA	$30.900					$247.200
CALI	$34.800					$278.400
CARTAGENA	$38.666					$309.328
LETICIA	$38.700					$309.600
VILLAVICENCIO	$78.600	$50.000				$428.600
MONTERÍA	$59.161				$36.734	$450.861
BOGOTÁ D.C.	$111.000	$116.000	$133.100	$44.500		$582.600
PROMEDIO						$262.401

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

La tabla anterior hace patente en primer lugar las enormes diferencias entre los costos que deben asumir por el parqueo en patios los propietarios y tenedores de distintos municipios del país. Mientras en Bogotá pasados 8 días de inmovilización se deben pagar $582.600

pesos por patios en San José del Guaviare se pagan apenas $80.000 pesos. En gracia de discusión, se reconoce que la situación de estas dos ciudades es bien distinta incluso respecto al número de vehículos que hay actualmente en los patios.

No obstante, si se comparan dos ciudades de la costa caribe como son Montería y Barranquilla, la diferencia sigue siendo abismal. Mientras en la primera se pagan $450.861 pesos por 8 días de patios de un vehículo liviano, en la segunda por el mismo concepto solo se deben pagar $136.000 pesos, es decir, apenas el 30% de lo que se paga en Montería.

Esta misma disparidad ocurre entre las dos ciudades de la Orinoquia analizadas. En Villavicencio se pagan $428.600 pesos por 8 días de patios de un vehículo liviano. Por ese mismo servicio, en Yopal, Casanare, se pagan $116.000 pesos, esto es, apenas el 27% de lo que se paga en Villavicencio, estando ante circunstancias equiparables.

Se resalta el efecto que tienen los sistemas tarifarios aplicados en Bogotá, Villavicencio y Montería en los que el primer día de parqueadero es más costoso que en el resto del país. En estas tres ciudades es donde resulta más costoso retirar un vehículo dentro de los primeros 8 días de inmovilización.

Aunque los sistemas de las tres ciudades varían, como ya se explicó, coinciden en imponer unas tarifas más altas los primeros días. La aplicación del sistema por el cual la tarifa disminuye a partir del segundo día -Villavicencio- y del octavo -Montería- tiene un fuerte impacto en el valor a pagar al cabo de una semana. Lo mismo ocurre en el caso de Bogotá cuya tarifa va subiendo desde el primer día para alcanzar un pico en el tercero y a partir de ahí ir disminuyendo, ciudad que resulta ser la más costosa en la comparación de 15 ciudades aquí efectuada.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con lo informado por las 13 ciudades que atendieron las consultas para este Proyecto de Ley, el tiempo promedio que se toman los propietarios y tenedores para retirar un vehículo de los patios de inmovilización se encuentra entre 4 y 8 días, por lo que la aplicación de sistemas tarifarios que imponen altos costos en el corto plazo resultan muy lesivos para la ciudadanía.

Así mismo, no se puede establecer una relación positiva entre los altos costos los primeros días y un menor número de vehículos abandonados por largos períodos de tiempo. Las ciudades que aplican este tipo de sistemas no reflejan resultados particularmente favorables en comparación con las demás entre el número total de vehículos parqueados en los patios vs el número de vehículos que llevan más de un año allí abandonados. De hecho, Montería es la ciudad con peor proporción de la muestra analizada al tener un 97% de vehículos en los patios que llevan más de doce meses sin que se hayan agotado los requisitos para el retiro por parte de propietarios o poseedores. Villavicencio y Bogotá tienen este indicador en 85,3% y 80,2%, respectivamente.

En el caso de Manizales, ciudad que también aplica un sistema tarifario en el cual el costo por día del servicio de parqueo en los patios va cambiando en el tiempo, se observa en cambio un resultado favorable en el corto plazo de su aplicación. A diferencia de lo que ocurre con Bogotá Montería y Villavicencio, Manizales ocupa la sexta posición respecto del costo por 8 días de parqueadero en patios de un vehículo liviano, antecedida muy de cerca por las otras dos capitales del eje cafetero: Armenia y Pereira.

Resultados similares a los que se acaban de analizar se presentan al verificar el precio a pagar por concepto de parqueadero en patios durante 8 días para una motocicleta, tal como se muestra a continuación.

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS MOTOCICLETAS POR 8 DÍAS

CIUDAD	TARIFA POR DÍAS					TOTAL
	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	DÍA 4 AL 7	DÍA 8	
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	$5.000					$40.000
BARRANQUILLA	$8.500					$68.000
ARMENIA	$10.000					$80.000
PEREIRA	$10.000					$80.000
MANIZALES	$13.400					$107.200
YOPAL	$13.400					$107.200
MEDELLÍN	$14.365					$114.923
BUCARAMANGA	$16.599					$132.792
CALI	$17.400					$139.200
LETICIA	$19.300					$154.400
TUNJA	$19.400					$155.200
VILLAVICENCIO	$40.330	$23.500				$204.830
CARTAGENA	$27.066					$216.528
BOGOTÁ D.C.	$36.000	$49.900	$78.500	$11.300		$220.900
MONTERÍA	$29.774				$19.334	$227.752
PROMEDIO						$136.595

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

La disparidad en los costos de las tarifas de parqueadero en el país se refleja también en el largo plazo y en los efectos que tienen al aplicar los distintos sistemas tarifarios en períodos de tiempo mayores. Así, por ejemplo, en una ciudad como Villavicencio por un vehículo liviano que esté durante un año en los patios se pagarían por más de $2,6 millones, mientras que en Cartagena serían más de $14 millones de pesos por el mismo concepto, tal como se muestra a continuación.

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS VEHÍCULO LIVIANO POR 365 DÍAS

CIUDAD	TARIFA POR DÍAS								TOTAL A PAGAR
	1	2	3	4 AL 7	8 AL 10	11 AL 30	31 AL 360	361 Y SS	
VILLAVICENCIO	$78.600	$50.000				$23.500	$4.900		$2.635.200
MANIZALES	$23.700						$5.900	$5.100	$2.683.500
BOGOTÁ D.C.	$111.000	$116.000	$133.100	$44.500			$3.900		$2.864.200
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	$10.000								$3.650.000
MONTERÍA	$59.161				$36.734		$11.600		$5.134.570
YOPAL	$14.500								$5.292.500
BARRANQUILLA	$17.000								$6.205.000
PEREIRA	$20.000								$7.300.000
ARMENIA	$22.005								$8.031.825
MEDELLÍN	$28.712								$10.479.744
BUCARAMANGA	$30.262								$11.045.630
TUNJA	$30.900								$11.278.500
CALI	$34.800								$12.702.000
CARTAGENA	$38.666								$14.113.090
LETICIA	$38.700								$14.125.500
PROMEDIO									$7.694.251

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

Si bien se puede entender que la realidad de una ciudad como Leticia es especial por las difíciles circunstancias de conexión con el resto del país, es necesario resaltar que hay una diferencia del 81% entre el costo por el mismo servicio entre esta ciudad y Villavicencio, equivalente a $11.490.300 que se pagan al año de más en Leticia.

El mismo porcentaje de diferencia, 81%, resulta de la comparación entre las dos ciudades que siguen en los extremos de costos, esto es Manizales como la segunda con el valor más bajo por año de patios para un vehículo liviano y Cartagena como la segunda más cara por el mismo concepto; diferencia que en dinero representa $11.429.590 pesos para quien tenga un vehículo inmovilizado en patios de Cartagena por más de un año vs. alguien de Manizales en igual situación.

En este mismo sentido, comparando las dos ciudades que siguen en los costos, esto es Bogotá y Cali, se tiene que en esta última se paga un 77% más por año de un vehículo liviano en patios que en Bogotá, esto es $9.837.800 más en Cali, cifra que sigue siendo desproporcionada si se tiene en cuenta que se trata del mismo servicio durante el mismo período de tiempo.

En segundo lugar, con el ejercicio de comparación de precios de patios por un año para un vehículo liviano, también se pone en evidencia que en las ciudades en las que se implementan sistemas tarifarios en los que el costo del día de patios se va modificando a medida que va pasando el tiempo tienen como resultado un menor valor por concepto de patios en el mediano plazo, independiente de si se adoptan esquemas en los que el precio sube y luego baja, como en Bogotá, si solo baja como en Villavicencio o Montería, o si primero baja y después sube como ocurre en Manizales.

Estas 4 ciudades: Villavicencio, Manizales, Bogotá y Montería, se encuentran entre las 5 primeras donde el servicio de parqueo en los patios cuesta mucho menos que en los municipios donde se implementa una tarifa plana, salvo el caso de San José del Guaviare cuyo valor por día es el más económico del país estando un 40% por debajo del que se encuentra en el segundo lugar, Yopal.

Esta misma situación evidenciada para los vehículos livianos respecto del valor del parqueadero en patios durante un período de 365 días resulta de aplicar las tarifas vigentes para las motocicletas. Como se observa en la siguiente tabla, para estas también hay una enorme disparidad en el precio a pagar dependiendo del municipio en el que se esté y se presenta igualmente un impacto positivo en el largo plazo al aplicar los esquemas tarifarios por días.

VALOR PARQUEADERO EN PATIOS MOTOCICLETA POR 365 DÍAS

CIUDAD	TARIFA POR DÍAS								TOTAL A PAGAR
	1	2	3	4 AL 7	8 AL 10	11 AL 30	31 AL 360	361 Y SS	
BOGOTÁ D.C.	$36.000	$49.900	$78.500	$11.300			$800		$736.700
VILLAVICENCIO	$40.330	$23.500				$13.300	$2.700		$1.419.630
MANIZALES	$13.400						$3.400	$28.000	$1.664.000
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	$5.000								$1.825.000
MONTERÍA	$29.774				$19.334		$7.347		$3.100.037
BARRANQUILLA	$8.500								$3.102.500
ARMENIA	$8.832								$3.223.680
PEREIRA	$10.000								$3.650.000
YOPAL	$13.400								$4.891.000
MEDELLÍN	$14.365								$5.243.340
BUCARAMANGA	$16.599								$6.058.635
CALI	$17.400								$6.351.000
LETICIA	$19.300								$7.044.500
TUNJA	$19.400								$7.081.000
CARTAGENA	$27.066								$9.879.090
PROMEDIO									$7.694.251

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

En conclusión, se destaca dos ciudades son las que presentan tanto en el corto como en el largo plazo las mejores tarifas: Manizales y San José del Guaviare. Con sistemas tarifarios completamente distintos en ambas los propietarios y poseedores de vehículos que están inmovilizados en estas ciudades pagan mucho menos dinero por concepto del parqueadero en patios por inmovilización causada por haber cometido una infracción de tránsito.

Sin embargo, teniendo en consideración que la tarifa plana que se utiliza en San José del Guaviare es demasiado baja en comparación con las del resto del país y que pretender imponer vía ley un precio podría afectar las finanzas de los municipios, en este Proyecto de Ley se propone que el Ministerio de Transporte implemente un esquema tarifario por rangos de días en el que el precio del día de patios se vaya modificando con el pasar de los días de manera que se incentive el retiro de los vehículos inmovilizados en beneficio tanto del patrimonio de los particulares como de los municipios.

De otro lado, es necesario detenerse en la proporcionalidad de los costos de retiro de las motocicletas teniendo en consideración el tamaño de estas. Para ello, se muestra a continuación el mismo ejercicio del valor del servicio de parqueadero por un período de 365 días para una moto en las 15 ciudades que se revisó para vehículos livianos.

A efectos de establecer la proporcionalidad entre el costo de los patios para las motos vs los demás tipos de vehículos, a continuación se muestra la diferencia porcentual al comparar el resultado de los dos ejercicios ya realizados por un año de patios de un vehículo liviano vs una moto.

VALOR SERVICIO DE PARQUEO EN PATIOS POR 365 DÍAS			
CIUDAD	**MOTOCICLETAS**	**VEHÍCULO LIVIANO**	**DIFERENCIA %**
BOGOTÁ D.C.	$736.700	$2.864.200	26%
VILLAVICENCIO	$1.419.630	$2.635.200	54%
MANIZALES	$1.664.000	$2.683.500	62%
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	$1.825.000	$3.650.000	50%
MONTERÍA	$3.100.037	$5.134.570	60%
BARRANQUILLA	$3.102.500	$6.205.000	50%
ARMENIA	$3.223.680	$8.031.825	40%
PEREIRA	$3.650.000	$7.300.000	50%
YOPAL	$4.891.000	$5.292.500	92%
MEDELLÍN	$5.243.340	$10.479.744	50%
BUCARAMANGA	$6.058.635	$11.045.630	55%
CALI	$6.351.000	$12.702.000	50%
LETICIA	$7.044.500	$14.125.500	50%
TUNJA	$7.081.000	$11.278.500	63%
CARTAGENA	$9.879.090	$14.113.090	70%
PROMEDIO	$7.694.251		

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

De la anterior comparación se tiene que 13 de las 15 ciudades analizadas en este apartado tienen una tarifa del servicio de parqueadero para motocicletas en patios de inmovilización que representa un 50% o más de lo que pagaría un vehículo liviano por el mismo servicio. Incluso en Yopal el parqueo de una moto en patios por un año vale un 92% de lo que corresponde al costo del mismo servicio para un carro, lo que pone en evidencia una desproporción injustificada, si se tiene en cuenta que la motocicleta ocupa apenas el 25% del espacio que usa un vehículo liviano.

Así mismo, el costo por traslado hacia los patios de inmovilización en grúas es alto si se tiene en consideración el costo que se carga por el mismo servicio a vehículos livianos.

PRECIO GRÚA A MAYO DE 2023			
CIUDAD	**MOTOCICLETAS**	**VEHÍCULOS LIVIANOS**	**DIFERENCIA %**
ARMENIA	No reportó	No reportó	
BARRANQUILLA	$84.000	$167.000	50%
BOGOTÁ D.C	$162.400	$177.900	91%
BUCARAMANGA	$90.904	$191.102	48%
CALI	$69.600	$104.800	66%
CARTAGENA	$77.332	$154.664	50%
SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	No reportó	No reportó	
LETICIA	No reportó	No reportó	
MANIZALES	$85.500	$193.300	44%
MEDELLÍN	$71.675	$211.888	34%
MONTERÍA	$98.214	$262.936	37%
PEREIRA	$70.000	$156.000	45%
TUNJA	$116.000	$154.700	75%
VILLAVICENCIO	$61.900	$126.100	49%
YOPAL	$41.400	$82.600	50%

Fuente: Cálculos elaborados por la UTL del H.S. Alejandro Vega Pérez según información de las Secretarías de Tránsito municipales.

De acuerdo con lo anterior, de 12 ciudades de las que se tiene información sobre el costo del servicio del traslado en grúa solo en 2 de ellas este se encuentra por debajo del 40% de lo que cuesta el mismo servicio para la categoría inmediatamente siguiente que es vehículos livianos. Teniendo en cuenta el volumen y peso de las motocicletas en comparación con los vehículos de cuatro o más ruedas, nuevamente estamos ante una desproporción injustificada, dado que incluso, como se verá más adelante, el Ministerio de Transporte ha avalado que en un mismo traslado se lleven simultáneamente varias motocicletas, por lo que no tiene sentido lo que ocurre en ciudades como Bogotá o Tunja donde el costo por el traslado de las motos equivale al 91 y 75% respectivamente de lo que cuesta trasladar un automóvil.

En este punto, debe tenerse en consideración además que el precio de una motocicleta de bajo cilindraje está entre $5 y $8 millones de pesos, y que una gran parte de quienes adquieren este tipo de vehículos lo hacen a través de créditos que normalmente van entre 60 a 72 meses por lo que las cuotas mensuales muchas veces son casi iguales a los costos de retiro de los patios.

Así mismo, a la hora de establecer las tarifas para los patios y grúas de las motocicletas debe considerarse que la moto se ha convertido en el medio de transporte por excelencia de las personas de menores ingresos y capacidad adquisitiva. El 91,4% de los hogares con moto se encuentra en estratos bajo-bajo a medio bajo, mientras que solo el 4,6% se ubica en zonas de estratos medio a alto; lo que evidencia la importancia que tiene este vehículo para los hogares de menores ingresos del país.

Además, es necesario considerar que para un importante grupo de propietarios de motocicletas estas constituyen no solo su medio de transporte sino, más aún, su herramienta de trabajo. Según cálculos de la ANDI, unas 2,6 millones de personas utilizan este vehículo para realizar sus labores como domiciliarios, mensajeros, repartidores de correo o periódicos; si se toma un promedio de 3 personas por familia, se tiene que mediante la tenencia de una motocicleta se apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos10.

Por estas razones, al cargar con costos tan altos a los propietarios de motocicletas que, en gran parte cuentan con menos ingresos y menores posibilidades de acceder a empleos mejor remunerados, respecto del resto de la población, termina por profundizar la brecha de desigualdad y por convertirse en una trampa más de la pobreza pues al propietario de moto que le inmovilizan la motocicleta y no cuenta con los recursos para sacarla de los patios no solo termina perdiendo su medio de transporte, sino, en muchos casos, su herramienta de trabajo, por lo que la normatividad vigente debe responder a dicha realidad, sin que ello signifique la renuncia por parte del Estado a los mecanismos para hacer los correctivos que correspondan ante las infracciones de las normas de tránsito.

Impacto ambiental de la acumulación de vehículos en los patios de inmovilización.

El abandono de vehículos en los patios del país tiene un enorme impacto en el medio ambiente. Por los materiales de los que están hechos los vehículos al encontrarse en estado de abandono y al estar normalmente a la intemperie, contaminan la tierra, el aire y las capas de agua (superficiales y subterráneas), dando origen al fenómeno denominado "lluvia ácida"11.

De acuerdo con la Secretaria Distrital de Movilidad, los materiales que más contaminan de los vehículos son los metales pesados, como el plomo y el cromo, los cuales se encuentran tanto en las partes de aquellos como en las pinturas que los recubren, lo que quiere decir que todos los vehículos inmovilizados y/o abandonados en los patios son un foco permanente de contaminación.

Según el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en los patios es común registrar residuos peligrosos tales como aceites y combustibles sobre las superficies en las cuales se han dispuesto los vehículos. Parte de dichos residuos son arrastrados por las aguas lluvias y llevados a corrientes superficiales, mientras que otra parte se filtra al agua del suelo y por esta vía puede afectar aguas subterráneas.

Adicionalmente, el impacto de varios vehículos abandonados en el mismo lugar es mayor, pues se contamina a gran medida el ambiente que los rodea, esto es el ambiente receptor, afectando tanto el aire, el suelo, las aguas, como generando contaminación visual12 y focos de acumulación de vectores transmisores de enfermedades.

Como señaló el secretario Tránsito y Seguridad Vial de Barranquilla en 2017, el problema de abandono de vehículos en los patios de tránsito en el país es también un tema de salubridad pública pues estos espacios son foco de criaderos de mosquitos13. Este insecto es el principal transmisor del dengue, enfermedad que ya ha sido la causa de muerte de 18 personas en el país a mayo de 202314 y por cuya epidemia entre 2019 y 2020 se registraron 103 muertos y 168. 918 casos confirmados, por lo que es más que evidente la necesidad de mejorar la normatividad que permita a las autoridades territoriales salir de los más de noventa mil vehículos que hace más de un año están abandonados solo en 13 ciudades, sin contar con aquellas de las que no se tiene información.

A fin de que salir de esta cantidad de vehículos acumulados en los patios del país debe considerarse el potencial de recuperación del material del que están hechos, especialmente el acero. El reciclaje de una tonelada de este material permite ahorrar 1.100 kilogramos de mineral de hierro, 630 kilogramos de carbón y 55 kilogramos de caliza15. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible ha estudiado esta situación y ha establecido que la proporción de masa factible recuperar de vehículos es, en promedio, del 90% en el caso de vehículos livianos y del 97% para el caso de motocicletas16.

En atención a esta necesidad urgente, en este proyecto de Ley se propone una modificación

[10] Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI. 2019. Estudio Nacional Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país, Vol. 2. p. 26.

[11] Secretaria Distrital de Movilidad, Bogotá, D.C. 2022. Disponible en https://www.movilidadbogota.gov.co/web/search/content/www.superbid.com.co

[12] Inforeg, 2021. Buenos Aires, Argentina. Los autos abandonados y el impacto ambiental.

[13] El Heraldo, Barranquilla. 2017. Los patios del tránsito, un cementerio de 18.741 vehículos. Disponible en https://www.elheraldo.co/barranquilla/los-patios-del-transito-un-cementerio-de-18741-vehiculos-366905

[14] Ministerio de Salud y Protección Social, Bogotá. 2023. Alerta epidemiológica por dengue en Colombia. Disponible en https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Alerta-epidemiologica-por-dengue-en-Colombia.aspx

[15] Inforeg, 2021. Buenos Aires, Argentina. Los autos abandonados y el impacto ambiental.

[16] Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, Bogotá. 2015. Guía ambiental para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (VFVU) o desintegración vehicular.

a lo dispuesto en el artículo 128 del Código Nacional de Tránsito Terrestre a fin de agilizar el procedimiento de enajenación como chatarra de los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles.

Revisión y ajustes a la normatividad vigente.

A continuación, se revisará la normatividad vigente que regula los servicios de grúas y patios de inmovilización con el propósito de establecer cuáles son los ajustes que se requieren a fin de que garanticen los derechos de los propietarios y tenedores de vehículos y el ejercicio del deber de controlar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de las autoridades competentes.

Ley 769 de 2002, por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

- **Artículo 2** del Código Nacional de Tránsito. Mediante este artículo se definen los términos de grúa y parqueadero, así:

"ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (…)

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo. (…)

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. (…)"

En primer lugar, respecto de la definición de grúa es necesario señalar que, contrario al común entendimiento de dicha palabra. La definición dada en el artículo 2 no incluye todos los vehículos que prestan el servicio de transporte de vehículos a los patios de inmovilización. Al respecto, el Ministerio de Transporte ha señalado:

Hay que modificar la definición para que incluya otros vehículos que transportan vehículos en planchones o plataformas hacia los patios de inmovilización.

En segundo lugar, se destaca que la definición de parqueadero es general. Ni el Código Nacional de Tránsito Terrestre, ni las demás normas expedidas incluyen una definición específica para el concepto de patios o parqueaderos destinados al aparcamiento de vehículos como consecuencia de una orden de inmovilización expedida por autoridad competente.

En consecuencia, en este proyecto se propone adicionar una definición específica para este tipo de lugares.

- **Artículo 72** del Código Nacional de Tránsito. Respecto de la actividad de las grúas, el artículo 72 del Código incluye las siguientes disposiciones sobre el remolque de vehículos:

"ARTÍCULO 72. REMOLQUE DE VEHÍCULOS. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez".

Una preocupación constante de los propietarios y tenedores de vehículos que son inmovilizados en las vías nacionales tiene que ver con la posibilidad de que en una misma grúa se lleven varios vehículos.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 72 aquí citado, no es posible remolcar más de un vehículo a la vez. Sin embargo, es frecuente ver varias motocicletas e incluso carros pequeños y motos al mismo tiempo sobre una grúa y un carro más llevado arrastrado con cable, situación respecto de la cual el Ministerio de Transporte se ha expresado en varios sentidos:

En 2019, mediante concepto expedido en el Radicado No. 20191340407521 del 27 de agosto de 2019, el Ministerio señaló que la restricción de la que trata el artículo 72 solo aplica para el enganche de los vehículos grúa que corresponden con la definición dada en el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, esto es: *"Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo", mas no para los que el Ministerio señala como vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma, para los cuales, según la entidad, no existe disposición legal ni reglamentaria que determine la cantidad de carga que se puede transportar en ellos y la carga que sea transportada en ellos, que podrían ser entonces por ejemplo varias motocicletas, no debe superar los límites de peso definidos en la ficha de homologación del vehículo17.*

En el mismo concepto expedido en 2019, el Ministerio aclaró que:

"Debemos indicar, que no es procedente remolcar motocicletas toda vez que por su diseño no cuentan con estabilidad propia o no pueden mantener su posición de equilibrio, razón por la cual, para su inmovilización, se requiere que estas sean transportadas, lo que solo es procedente en un vehículo clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma."

[17] Ministerio de Transporte. Radicado No. 20191340407521 del 27 de agosto de 2019.

Con lo anterior, el Ministerio habría cambiado la postura respecto del tipo de vehículo en el que se pueden transportar las motocicletas a los patios, expresada en concepto con radicado 20151340281641 del 2015 en el que además aclaró que no existe limitación sobre el número de motos que se pueden llevar simultáneamente. El tenor literal de lo dicho por la entidad es el siguiente:

"Conforme a su primera consulta, cuando se trata de inmovilización de motocicletas estas deberán ser transportadas en una grúa, no existe disposición legal ni reglamentaria que determine la cantidad de éstas, que pueden trasladarse en un mismo momento en una grúa para efectos de su inmovilización cuando a ello haya lugar, y sobre los daños que se puedan causar durante la inmovilización y transporte de los vehículos a los patios, como antes se le mencionó, la Resolución 3027 de 2010 que adopto el Manual de Infracciones de Tránsito, establece los parámetros que se deben seguir desde que inicio la inmovilización hasta que se lleva a los patios el vehículo inmovilizado y señala quien tienen la responsabilidad de responder".

Lo dicho en 2015 respecto de la cantidad de vehículos que se pueden llevar al mismo tiempo contrasta con lo que había expresado la entidad previamente, en el concepto 20091340418120l de 2009, en el que el Ministerio señaló la diferencia entre los verbos transportar y remolcar para efectos del traslado, y dejó claro que en el planchón solo puede ir un vehículo:

"El vehículo sobre el planchón va siendo transportado, otro vehículo necesariamente debe ser remolcado.

3. El vehículo transportado es aquel que está sobre el planchón.

Según el Diccionario Larousse, el significado de Remolcar es: "Arrastrar una embarcación o vehículo por medio de un cabo o cuerda".

(…)

5. y 6. El espacio del planchón solo permite el transporte de un vehículo y el enganche o remolque de más de un vehículo no está permitido."

De lo dicho por el Ministerio en los tres conceptos aquí estudiados se hacen evidentes varias contradicciones. La primera, respecto del vehículo en el cual deben ser trasladas las motocicletas a los patios. Si bien el Ministerio se ha esforzado en señalar que las grúas que corresponden al concepto del Código Nacional de Tránsito son distintas a los camiones con carrocería tipo planchón o plataforma, en el concepto de 2015 señaló que las motocicletas deben ser transportadas en una grúa, mientras que en el concepto de 2019 señaló que, por no poder ser remolcadas, el transporte de motos hacia los patios solo es procedente en un vehículo clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma.

Si estos términos han generado este tipo de confusiones en el Código de Tránsito debe quedar lo suficientemente claro que las motocicletas no pueden ser remolcadas y que su transporte solo podrá hacerse en camiones con carrocería tipo planchón o plataforma, que pueden o no tener el mecanismo de enganche.

Así mismo, hay que resolver vía legal la cuestión respecto de cuántos vehículos se pueden llevar a simultáneamente bien sea en una grúa o en un camión con planchón o plataforma. El mismo Ministerio ha emitido conceptos diversos sobre el tema, mientras en el concepto de 2009 se señaló que en el vehículo tipo planchón solo se podía llevar un vehículo a la vez, en los demás conceptos se indicó que no hay restricciones respecto de la cantidad de vehículos que se puedan llevar transportados sobre el planchón, siempre que se respete la capacidad de carga del vehículo transportador según la Resolución de homologación respectiva.

De lo anterior, es claro que hay una necesidad de unificación y se debe aclarar que en el caso de los vehículos distintos a motocicletas o similares no podrá trasladarse más de uno simultáneamente y, para el caso de las motos, bicicletas y patinetas eléctricas, debe dejarse la orden para que el Ministerio vía reglamentaria se ocupe de señalar una cantidad máxima de este tipo específico de vehículos que puedan trasladarse al mismo tiempo, dependiendo no sólo de la capacidad de carga del vehículo transportador sino, además, que se establezcan medidas para evitar que las motocicletas terminen siendo transportadas recostadas unas sobre otras, pues esto puede dañar dichos bienes durante el recorrido hacia los patios.

- **Artículo 125** del Código Nacional de Tránsito. Sobre el traslado de vehículos con orden de inmovilización hacia los patios se dispone:

"ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.

PARÁGRAFO 1. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

PARÁGRAFO 2. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la

inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

PARÁGRAFO 3. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

PARÁGRAFO 4. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.

La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.

PARÁGRAFO 5. Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.

PARÁGRAFO 6. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.

PARÁGRAFO 7. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo ateniente."

En primer lugar, se destaca que en el primer inciso del parágrafo 1 no se dice nada respecto de la responsabilidad que le atañe al propietario o administrador del patio si el vehículo es retirado por alguien distinto al propietario del vehículo o al infractor, contrario a lo que sí ocurre en el siguiente inciso en el cual sí se establece que deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

En consecuencia, en este Proyecto de Ley se propone la modificación de lo dispuesto en el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito a fin de aclarar que le cabe responsabilidad al propietario o el poseedor del vehículo que entregue el vehículo no solo sin contar con la orden de la autoridad competente sino sin verificar la propiedad o tenencia del bien de acuerdo con la Ley.

En segundo lugar, se evidencia que, aunque en el segundo inciso del parágrafo primero del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito se señala la obligación del propietario o administrador del patio de responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo, no se establece un término para dar solución al afectado, razón por la cual en este proyecto de Ley se definirá un plazo máximo e improrrogable de dos (2) meses calendario para responder.

Este término se establece considerando que para que inicie la actuación debe mediar una petición de parte del ciudadano afectado para cuya respuesta el propietario o administrador del patio tiene un plazo de quince (15) días hábiles, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 1437 de 2011. Adicionalmente, se tiene en cuenta que en algunos casos se puede requerir una extensión de dicho plazo para efectos de verificación de la solicitud, lo que, de conformidad con el parágrafo del mismo artículo, no podrá exceder del doble del inicialmente previsto, es decir un plazo máximo de cuarenta y cinco (45) días hábiles para responder la petición al ciudadano, que equivalen aproximadamente a un mes y medio. Además de este plazo, se considera prudente un lapso de otras dos semanas para que se adelanten los trámites para pagar efectivamente al afectado la reparación del daño causado, según lo que se establezca.

Adicionalmente, se aclarará en el artículo que sobre la decisión que se tome serán procedentes los recursos administrativos contemplados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, habida cuenta que se trata de una actividad pública ejercida por un particular como consecuencia de una autorización dada para ello por parte de una entidad pública, sin perjuicio de las acciones judiciales a las que tiene derecho el afectado si no queda conforme con la respuesta.

Por último, en este artículo se considera necesario aclarar que si el infractor subsana la falta y se presenta ante la autoridad de tránsito esta no podrá poner trabas que impidan que este retire el vehículo, con lo cual se busca evitar que se dilate la entrega de los vehículos injustificadamente o por razones que no correspondan al propietario o tenedor y que si le ocasionen más costos de parqueadero en los patios.

- **Artículo 127** del Código Nacional de Tránsito. Respecto de la inmovilización de vehículos mal estacionados se señala:

"ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

PARÁGRAFO 1o. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.

PARÁGRAFO 2o. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.

PARÁGRAFO 3o. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.

El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.

La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo."

En el primer inciso del artículo transcrito se establece la posibilidad de bloquear o retirar los vehículos que la autoridad de tránsito encuentre mal estacionados. Teniendo en consideración que la misma norma dispone que si el infractor se encuentra en el sitio no habrá lugar a la inmovilización, y que en el parágrafo primero se utiliza la expresión presentarse se aclarará que en caso de que el infractor se presente en el sitio de la inmovilización, antes de que se haya ido el vehículo transportador hacia los patios, no habrá lugar al traslado sino solo a la imposición de la orden de comparendo.

El parágrafo 3 del artículo 127 del Código Nacional de Tránsito fue adicionado mediante la Ley 2283 de 2023 con el propósito de incentivar el uso de mecanismos distintos al traslado a patios en grúas, pero que sirvan igualmente para disuadir y sancionar a quienes estacionan en las vías públicas del país, propósito que se comparte por parte de los autores de este Proyecto de Ley.

Sin embargo, se ajustará lo dispuesto en el tercer inciso de este parágrafo por el cual se exige realizar el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito como requisito para retirar el equipo de bloqueo, en tanto es un requisito de imposible cumplimiento. Dado que la agenda de estos cursos está determinada por la capacidad de los organismos de tránsito y que estos requieren en muchos casos un agendamiento que puede tomar varios días, no tendría sentido esperar hasta que el infractor pueda hacer el curso para entonces si poder retirar el cepo o el mecanismo que se considere pertinente para la inmovilización en el sitio.

- **Artículo 128** del Código Nacional de Tránsito. El artículo 128 del Código Nacional de Tránsito fue sustituido por el artículo 1 de la Ley 1730 de 2014, quedando la redacción de dicha norma, así:

"Artículo 128. Disposición de los vehículos inmovilizados. Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:

Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo.

Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúas pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero.

En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular de derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias.

En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta, que debe hacerse al propietario o poseedor, al titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria.

Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.

Con el objetivo de respetar el derecho de propiedad y dominio, se autoriza al organismo de tránsito correspondiente, para crear una cuenta especial, en una de las entidades financieras que existan en el lugar, donde se consignen los dineros individualizados de cada propietario o poseedor del vehículo producto de la enajenación del bien y de la cual se efectuarán las deducciones a las que esta dio lugar. Los recursos del propietario o poseedor depositados en esta cuenta, podrán ser objeto de embargo vía cobro coactivo y de existir un remanente este debe ser puesto a disposición del dueño del automotor. Los dineros no reclamados serán manejados por la entidad de carácter nacional responsable de la

ejecución de la política pública de seguridad vial, su caducidad será de cinco (5) años.

Cuando sobre el vehículo se haya celebrado un contrato de leasing, prenda, renting o arrendamiento sin opción de compra, se le dará al locatario, acreedor prendario o arrendatario el mismo tratamiento que al propietario para que este pueda hacer valer sus derechos en el proceso.

El anterior procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestado hasta el día que el vehículo sea retirado del parqueadero.

La autoridad administrativa de carácter departamental, municipal o distrital, procederá a estudiar la viabilidad de condonación de las deudas generadas por todo concepto, a fin de sanear la cartera y permitir los traspasos y cancelaciones de las licencias de tránsito en el proceso de declaración administrativa de abandono.

En todo caso los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles como consecuencia del agua, el sol y otros factores recibidos en los parqueaderos como resultado de choque o infracción, serán enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo. El producto de la enajenación seguirá el mismo procedimiento del inciso 8o de este artículo.

PARÁGRAFO. Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio en concordancia con lo previsto en la Ley 1630 de 2013 en todo lo aplicable en materia fiscal, de tránsito y ambiental."

La Ley 1730 de 2014 fue expedida en virtud de la decisión de la Corte Constitucional en Sentencia C-474-05 de 10 de mayo de 2005, con ponencia del Magistrado Humberto Antonio Sierra Porto, por la cual el artículo original fue declarado inexequible por considerar que era lesiva del derecho de propiedad privada, por lo que las modificaciones que se hagan al artículo 128 del Código Nacional de Tránsito deberán tener en consideración lo dicho por la Corte.

Mediante el nuevo artículo precitado, se pretendió establecer un procedimiento completo que permitiera sanear la cartera y evacuar el alto stock de inventario en los parqueaderos, sin atentar contra la propiedad privada de los ciudadanos, de forma que, si luego de un año el infractor o propietario haya retirado el vehículo de los patios la autoridad de tránsito inicie el procedimiento para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado.

Pese a la buena intención, pasados 9 años de la expedición de la Ley 1730 de 2014 es claro que el objetivo de la norma no se ha cumplido y, por el contrario, el problema de los vehículos abandonados en los patios ha venido incrementando consistentemente.

Como se mostró previamente en esta exposición de motivos, en tan solo 13 de las 32 capitales departamentales del país, sin contar ciudades grandes como Medellín y Barranquilla, suman más de cien mil vehículos parqueados en los patios de inmovilización de vehículos y, de estos, el 81% ya llevan más de un año allí abandonados, lo que muestra que hay el procedimiento que se creó en 2014 debe ser objeto de ajustes que permitan agilizar su aplicación, respetando en todo caso los derechos de los propietarios y tenedores de vehículos.

En primer lugar, teniendo en cuenta que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo ya permite la notificación por medios electrónicos, se considera necesario y adecuado para los propósitos de garantizar los derechos de los infractores y dar agilidad al procedimiento que las notificaciones de que trata el artículo 128 se hagan a la dirección de correo electrónico asociada al vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, de manera que si el propietario no puede acceder a la publicación en el medio de comunicación nacional de que trata el primer inciso de la misma norma, tenga otro mecanismo para enterarse del trámite y tenga la oportunidad de presentarse ante la autoridad para retirar el vehículo.

El artículo 128 del Código de Tránsito hace referencia a la creación de una cuenta especial en una entidad financiera donde se consignen los dineros individualizados de cada propietario o poseedor del vehículo que esté abandonado, lo cual implica un desgaste administrativo para los organismos y autoridades de tránsito, especialmente si se considera que estamos ante una situación que implicaría abrir miles de cuentas bancarias para el efecto, y añade otro costo adicional a los que ya se generan por cuenta de la inmovilización de vehículos.

Por otra parte, en la Ley 1730 de 2014 no se determinó cómo se haría el pago de las deudas por concepto de impuestos o tasas a favor del municipio o departamento donde se encuentra matriculado el vehículo declarado abandonado, razón por la cual en este Proyecto de Ley se propone incluir una disposición por la cual se permita deducir dichas acreencias de los recursos que resulten de la enajenación luego de la declaratoria de abandono y el posterior traslado hacia la entidad territorial titular de dichos conceptos.

Tampoco se dijo nada respecto de quien debe asumir los costos asociados a los trámites de cancelación de matrícula o traspaso según apliquen, una vez se surta la enajenación. Para corregir esta situación, se propone que, si se trata de venta de vehículos inservibles la cancelación de la matrícula se pagará con el producto de la enajenación y, si se trata de vehículos que aún pueden seguir en circulación, será el comprador quien deberá asumir el costo del traspaso de la propiedad del bien.

Por otro lado, el artículo 128 prevé un plazo de 5 años para que se puedan poner a disposición de la Agencia Nacional de Seguridad Vial los recursos que no sean reclamados por los propietarios o infractores de vehículos. Dicho término se reduce a 3 años, teniendo en consideración el término de prescripción sobre los bienes muebles establecido actualmente en el Código Civil colombiano.

Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte, por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.

- **Literales J.05 y J.06 del Artículo 8.5.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte**.

En concordancia con lo dispuesto en el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, esta norma se refleja en los literales J.05. y J.06. del artículo 8.5.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022 expedida por el Ministerio de Transporte, Resolución única compilatoria en materia de tránsito, por medio de la cual realizó una compilación de distintas normas que estaban dispersas, entre ellas la Resolución 3027 de 2010, por la cual se actualizó la codificación de las infracciones de tránsito. Al tenor literal los literales establecen:

"Artículo 8.5.1. Codificación de las infracciones de tránsito. Los siguientes son los códigos asignados a las conductas que constituyen infracciones a las normas de tránsito, de acuerdo al monto de la multa impuesta:

(…)

J. Otras infracciones de competencia de las autoridades de tránsito.

J.05. El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

J.06. El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así como las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo."

Al igual que ocurre en el parágrafo 1 del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito, en el literal J.05 no se dice nada respecto de la responsabilidad que le atañe al propietario o administrador del patio si el vehículo es retirado por alguien distinto al propietario o el poseedor del vehículo, contrario a lo que sí ocurre en el literal J.06 en el cual sí se establece que deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

- **Artículo 8.5.3. de la Resolución 20223040045295 de 2022 del Ministerio de Transporte.**

Este artículo, compilatorio del artículo 3 de la Resolución 3027 de 2010, establece el procedimiento para la retención preventiva de los vehículos cuando es posible corregir la causa de la infracción en un plazo de una hora, disponiendo que en caso de que no se logre subsanar el vehículo será trasladado a los patios. El tenor literal señala:

"Artículo 8.5.3. Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales."

Dada la importancia que tiene la disposición normativa precitada para la adecuada gestión de las autoridades de tránsito en las vías del país y para evitar que vehículos que no lo requieren lleguen a los patios, en este Proyecto de Ley se propone elevarla a rango legal por lo que su contenido se incluye en el articulado que se pone a consideración del Congreso de la República.

El único cambio de fondo que se propone respecto de la norma como está hoy en el artículo 8.5.3. de la Resolución 20223040045295 de 2022 es extender en una hora adicional el plazo de tiempo para la subsanación de la causal, es decir ampliarlo a un total de ciento veinte (120) minutos teniendo en cuenta que el tráfico de las principales ciudades del país ha venido empeorando como consecuencia de la ampliación del parque automotor y la migración de la población de las zonas rurales hacia las urbanas que hace que el tiempo estimado en la Resolución 3027 de 2010 sea hoy insuficiente para lograr el objetivo de la disposición.

Ley 962 de 2005, por la cual se dictan disposiciones sobre racionalización de trámites y procedimientos administrativos de los organismos y entidades del Estado y de los particulares que ejercen funciones públicas o prestan servicios públicos

En la Ley 962 de 2005, sobre racionalización de trámites, se incluyó un capítulo especial dedicado a regulaciones, procedimientos y trámites del sector de transporte, el cual contiene tres artículos con disposiciones aplicables a los procesos de inmovilización de vehículos.

- **Artículo 65 de la Ley 962 de 2005.**

ARTÍCULO 65. SISTEMA DE INFORMACIÓN. En caso de inmovilización de vehículos, las autoridades de tránsito establecerán un sistema de información central, preferiblemente de acceso telefónico, que les permita a los interesados conocer de manera inmediata el lugar donde este se encuentra inmovilizado.

Respecto de lo dispuesto en el artículo 65 citado, se propondrá que el acceso al sistema de información sea también preferiblemente virtual y no solo telefónico como lo estableció el legislador en 2005, teniendo en cuenta, por un lado, el incremento de la penetración del servicio de internet móvil en la población colombiana que, de acuerdo con la Comisión de Regulación de Comunicaciones, para diciembre de 2022 alcanzó una tasa de 77,7 por cada 100 habitantes.

Por otro lado, se considera que la necesidad de conocer dónde está inmovilizado el vehículo es de mayor impacto en las ciudades grandes y medianas por ser estas las que cuentan con más de un patio de inmovilización de vehículos y donde hay una mayor penetración del

servicio de internet.

Sin embargo, dado que la conectividad a internet sigue siendo precaria en las zonas rurales y dispersas del país se propone mantener el acceso telefónico, además del virtual, al sistema de información de que trata el artículo 65 de la Ley 962 de 2005.

- **Artículo 66 de la Ley 962 de 2005.**

ARTÍCULO 66. PAGOS. Los pagos que deban hacerse por concepto de multas, grúas y parqueo, en caso de inmovilización de automotores por infracciones de tránsito, serán cancelados en un mismo acto, en las entidades financieras con la cuales las autoridades de tránsito realicen convenios para tal efecto. En ningún caso, podrá establecerse una única oficina, sucursal o agencia para la cancelación de los importes a que se refiere este.

Por las mismas consideraciones efectuadas respecto del artículo 65 de la Ley 962 de 2005, respecto del artículo 66 se propone incluir la posibilidad, en ningún caso exclusiva, de efectuar los pagos por concepto de multas, grúas y parqueo en caso de inmovilización por medios electrónicos, lo cual deberá quedar incluido en los convenios con las entidades financieras que deberán ofrecer tal opción sin costo adicional.

- **Artículo 67 de la Ley 962 de 2005.**

ARTÍCULO 67. CÓMPUTO DE TIEMPO. Para efectos del cobro de los derechos de parqueo de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito, sólo se podrá computar el tiempo efectivo entre la imposición de la multa y la cancelación de la misma ante la autoridad correspondiente.

En este sentido, no se tendrá en cuenta el tiempo que le tome al interesado en cumplir con los requerimientos adicionales al mencionado en el inciso anterior, para retirar el automotor.

Tal como está redactado el artículo 67 de la Ley 962 de 2005 desconoce que el requisito que se debe cumplir para retirar un vehículo inmovilizado de los patios está señalado expresamente en el parágrafo 2 del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito: haber subsanado la causa que motivó la inmovilización, sin que la norma exija el pago previo de la multa.

En consecuencia, la disposición del artículo 67 resulta contradictoria con la norma del Código Nacional de Tránsito pues establece como requisito fáctico pagar primero la multa para que se pueda liquidar el valor a pagar por concepto del parqueo en los patios, pues según el artículo en cuestión para establecer dicho valor se debe tener en cuenta el tiempo que pase entre la imposición del comparendo y el pago del mismo, desconociendo que el Código permite pagar la multa después de retirar el vehículo de los patios.

Por estas razones, y con el fin de corregir la antinomia descrita, en el articulado del Proyecto de Ley se incluye la derogatoria expresa del artículo 67 de la Ley 962 de 2005.

Ley 2294 de 2023, por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida".

- **Artículo 313 de la Ley 2294 de 2023.**

El Plan Nacional de Desarrollo incluye una disposición que es relevante para efectos de los servicios de traslado y parqueo de vehículos inmovilizados por cuanto establece que todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). El tenor literal de la norma dispone.

Artículo 313. Unidad de Valor Básico (UVB). Créase la Unidad de Valor Básico (UVB). El valor de la Unidad de Valor, Básico (UVB) se reajustará anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en el periodo comprendido entre el primero (1°) de octubre del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicará mediante Resolución antes del primero (1°) de enero de cada año, el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) aplicable para el año siguiente.

El valor de la UVB para el año 2023 será de diez mil pesos ($10.000.00).

Todos los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, actualmente denominados y establecidos con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor tributario (UVT), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) el año 2023, conforme lo dispuesto en este artículo.

Parágrafo 1°. Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana.

Parágrafo 2°. Lo dispuesto en este artículo no será aplicable a las cifras y valores aplicables a tributos, sanciones y, en general, a los asuntos previstos en las disposiciones tributarias, ni en relación con los asuntos de índole aduanera ni de fiscalización cambiaria, que se encuentren medidos o tasados en Unidades de Valor Tributario (UVT).

Parágrafo 3°. Los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del Estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o sus ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, que se encuentren en firme o ejecutoriados con anterioridad al 1° de enero de 2024, se mantendrán determinados en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario (UVT), según el caso.
Parágrafo 4°. Los valores que se encuentren definidos en salarios mínimos en UVT en la presente ley, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) conforme lo dispuesto en el presente artículo, con excepción de lo previsto en el artículo 293 de esta ley en relación con el concepto de vivienda de interés social.

- **Artículo 372 de la Ley 2294 de 2023.**

"Artículo 372. Vigencias y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

(…)

Parágrafo 1°. El artículo 313 de la presente ley entrará en vigencia a partir del 1° de enero de 2024.

(…)."

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 372 de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, la orden calcular todos los cobros que hace el Estado con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor tributario (UVT), con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) entrará en rigor solo a partir del 1 de enero de 2024.

No obstante, debe tenerse en cuenta que el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 dispuso que a partir del 1 de enero de 2020, todos los cobros establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), debían ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT), por lo que los cálculos que se hacían en salarios mínimos ya deben estar calculándose en UVT y, próximamente en UVB.

Sin embargo, como se demostró, apenas una minoría de municipios actualmente calcula sobre UVT los cobros de los servicios de transporte de vehículos hacia los patios y de parqueadero de vehículos inmovilizados. En consecuencia, en este proyecto de ley se pretende hacer efectivo lo ordenado en el Artículo 313 de la Ley 2294 de 2023 y para ello se establecerá expresamente en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002 que todos los cobros relacionados con los trámites para el retiro de vehículos que sean inmovilizados deberán calcularse en UVB habida cuenta de que esta será la unidad que empezará a regir en 2024

- **IMPACTO FISCAL**

El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que *"el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo."*

Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2.003:

> *"Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.*
>
> *Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.*
>
> *Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.*
>
> *Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente."*

Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el marco fiscal.

CONSIDERACIONES SOBRE EL IMPACTO FISCAL SUGERIDAS POR EL AUTOR DE LA INICIATIVA

"Este proyecto de ley no genera impacto fiscal negativo. Por el contrario, genera un beneficio para el erario de las entidades territoriales que hoy se ven en la obligación de sufragar los costos de parqueo para la custodia y vigilancia de los miles de vehículos que se encuentran abandonados en los patios a su cargo y para cuya administración y manejo deben contratar con particulares no solo la operación de los patios sino la posterior chatarrización de los vehículos abandonados.

Adicionalmente, las modificaciones que se plantean a varios artículos del Código Nacional de Tránsito y, especialmente, al artículo 128 de dicha norma, servirán para agilizar el procedimiento por el cual las entidades territoriales podrán tomar medidas con mayor agilidad respecto de aquellos vehículos cuyos propietarios o legítimos tenedores dejen abandonados en los patios, lo que les permitirá, no solo recuperar recursos, si no también reducir el gasto por concepto de vigilancia y custodia que se debe hacer para garantizar la integridad de dichos bienes.

De otra parte, al aclarar las condiciones de la responsabilidad de los encargados del transporte y parqueadero de los vehículos inmovilizados las entidades territoriales ahorrarán recursos que hoy funcionarios o contratistas dedican a atender dichas diferencias ante la ausencia de un desarrollo normativo que deje claras tales situaciones.

Las precisiones que se hacen en el articulado que se propone en este Proyecto de Ley permitirán que las entidades territoriales puedan atender de manera ágil y eficiente las controversias que se generan alrededor de la inmovilización de vehículos por la infracción de normas de tránsito y brindará a los ciudadanos garantías para que puedan retirarlos de manera expedita una vez se subsane la causal que dio origen a la sanción, lo que redundará en una reducción de la acumulación de vehículos en los patios de los municipios del país que hoy está afectando tanto a los ciudadanos como a las entidades territoriales, por lo que este proyecto tendrá un impacto positivo en el erario.".

V. IMPEDIMENTOS

Como ponente considero que difícilmente puede generarse un conflicto de interés en la participación legislativa de este proyecto por cuanto sus disposiciones son de carácter general y no están dirigidas a beneficiar, alterar, afectar, favorecer o perjudicar situaciones particulares y concretas.

Todo impedimento que se presente en el curso del trámite legislativo deberá tener la virtualidad de poner en evidencia la alteración o beneficio a favor o en contra del congresista o de sus parientes dentro de los grados previstos por la norma, de manera particular, actual y directa

VI. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, de manera atenta me permito presentar ponencia positiva, sin modificaciones, solicitándole a la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, dar primer debate y aprobar el proyecto de ley Nº 226 de 2025 Senado *"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS SOBRE LA INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"*

GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO
Senador de la República

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO

PROYECTO DE LEY Nº 226 DE 2025 SENADO

"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS SOBRE LA INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas respecto de la inmovilización de vehículos en el país a fin de mejorar los servicios de transporte de vehículos a los patios de inmovilización de vehículos y de parqueadero en estos lugares.

Artículo 2. Adiciónese un inciso al artículo 2 del a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre:

***Artículo 2. Definiciones**. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (…)*

Patio: Lugar público o privado previamente autorizado, destinado exclusivamente al estacionamiento de vehículos que son inmovilizados por orden de autoridad competente.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así

***Artículo 72. Remolque de vehículos** Solamente se podrán remolcar vehículos, cuya estabilidad así lo permita, por medio de una grúa destinada a tal fin.*

En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

Los vehículos tipo motocicletas no podrán ser remolcados, su traslado solo podrá hacerse en vehículos que permitan asegurarlos individualmente, sin perjuicio de que se puedan trasladar varios vehículos tipo motocicletas conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un (1) vehículo a la vez. Cuando se trate de transporte de vehículos sobre planchones o similares deberá hacerse asegurando de forma individual cada vehículo de manera que se garantice la integridad de cada uno.

El traslado de vehículos inmovilizados en grúa deberá realizarse garantizando la seguridad del automotor y evitando daños en su estructura. En el caso de motocicletas, estas solo podrán ser transportadas en camiones con carrocería tipo planchón o plataforma, respetando los límites de carga y sin ser amontonadas unas sobre otras.

El Ministerio de Transporte reglamentará el número máximo de motocicletas que pueden ser transportadas simultáneamente en un mismo vehículo.

Artículo 4. Modifíquese el artículo 125 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

***ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN.** La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido al patio autorizado que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción, o bloqueado a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden de comparendo que corresponda.*

***Parágrafo 1.** El propietario o administrador del patio que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.*

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes. También responderá por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo en un plazo máximo improrrogable de dos (2) meses, contados a partir del día hábil siguiente a la fecha de radicación de la solicitud. En dicho plazo deberá pagarse al afectado el valor del importe de los elementos no entregados y/o las reparaciones que fueren necesarias. En caso de incumplimiento del plazo aquí señalado, se generarán intereses a la tasa máxima establecida por el Banco de la República, a partir del día siguiente al cumplimiento de dicho término.

Sobre la decisión que tome el administrador del patio procederán los recursos contemplados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para los actos administrativos de carácter particular, sin perjuicio de las acciones judiciales a las que tiene derecho el afectado. El recurso de apelación será resuelto por la entidad contratante cuando se trate de patios administrados por particulares.

***Parágrafo 2.** La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.*

***Parágrafo 3.** Para la entrega del vehículo la autoridad u organismo de tránsito garantizarán el retiro del vehículo una vez subsanada la falta y se acrediten los requisitos para el retiro. La utilización de mecanismos como turnos o citas deberá garantizar que el infractor sea atendido el mismo día de la inmovilización o al día siguiente si esta se efectuó después de las cinco de la tarde (5:00 p.m.).*

***Parágrafo 4.** Las autoridades u organismos de tránsito deberán disponer mecanismos de atención que permitan autorizar la salida de los patios de los vehículos que hayan sido inmovilizados el día viernes o los fines de semana. En caso de no contar con medios para hacerlo, el costo del parqueo el primer fin de semana en los patios será gratuito.*

Artículo 5. Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

***Artículo 127. Del bloqueo o retiro de vehículos mal estacionados**. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas o en zonas de parqueo especiales destinadas a personas en situación de discapacidad sin demostrar dicha condición, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de traslado y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.*

Parágrafo 1. *Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, incluso si ya fue puesto en la grúa o vehículo de transporte hacia el patio, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo, ordenará la movilización del vehículo, mediante el descenso de la plataforma, desenganche, o lo que aplique según sea el mecanismo de inmovilización empleado, y no se procederá al traslado del vehículo a los patios ni aplicarán costos distintos a la sanción económica, si así se prevé en la normatividad vigente respecto de la infracción cometida. En ningún caso podrán efectuarse cobros por concepto de subida o bajada del vehículo en el que se pretendía efectuar el traslado a los patios.*

Parágrafo 2. *Los municipios y/o distritos podrán contratar con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.*

Parágrafo 3*. Los municipios y/o distritos y los organismos de tránsito por sí mismos, o a través de un tercero, podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.*

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.

El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso sobre normas de tránsito.

La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo y del servicio de patios y grúas.

Artículo 6. Modifíquese el artículo 128 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 128. Disposición de los vehículos inmovilizados. *Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:*

Notificar al propietario del vehículo, conforme a los datos que se encuentren asociados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), advirtiendo las consecuencias del no retiro del vehículo.

Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo.

Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero.

En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular de derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias.

En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta, que debe hacerse al propietario o poseedor, al titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria. Las notificaciones señaladas en este artículo podrán hacerse a la dirección de correo electrónico asociada al vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito.

Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo salvo que se trate de vehículos declarados inservibles para los que se tasará el precio del lote completo a enajenar. El precio se determinará mediante dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo.

En los procesos de declaración administrativa de abandono, el acto administrativo de enajenación hace las veces de factura de compra, acta de remate, documento de traspaso o su equivalente, y con este documento el titular-adquiriente, procederá a hacer el respectivo traspaso ante la oficina de tránsito en el que se encuentre matriculado el vehículo, para lo cual tendrá un plazo que no podrá superar los ciento ochenta (180) días a partir de la fecha de expedición.

Con el objetivo de respetar el derecho de propiedad y dominio, se autoriza al organismo de tránsito correspondiente, para crear una cuenta especial, dentro de las cuentas del municipio, distrito o departamento respectivo, donde se dispondrán los dineros de los propietarios o poseedores del vehículo producto de la enajenación del bien y de la cual se efectuarán las deducciones a las que esta dio lugar, incluyendo el pago de la sanción por la infracción, el costo del traslado al patio, el valor adeudado por el parqueo en el patio; así mismo se podrán deducir los valores adeudados por concepto de impuestos o tasas que estén pendientes de pago, los cuales serán transferidos a favor del municipio, distrito o departamento titular de esas acreencias.

Con el producto de la enajenación se sufragarán los costos asociados a los trámites que se requieran para hacer la cancelación de matrícula cuando se trate de venta de vehículos inservibles, en caso de vehículos que no se encuentren en esta situación el comprador deberá asumir los costos de los trámites que se requieran para el registro del traspaso de la propiedad del bien.

En caso de existir un remanente a favor del propietario este debe ser puesto a su disposición. En el acto administrativo de enajenación se dejará constancia clara y expresa de la liquidación de los recursos obtenidos con la venta. Los dineros no reclamados al municipio, distrito o departamento, según sea el caso, en un plazo de tres (3) años contados a partir de la notificación del acto administrativo de enajenación, serán entregados al Tesoro Nacional al cierre del tercer año fiscal correspondiente y el Ministerio de Hacienda los trasladará a la entidad de carácter nacional responsable de la ejecución de la política pública de seguridad vial.

Cuando sobre el vehículo se haya celebrado un contrato de leasing, prenda, renting o arrendamiento sin opción de compra, se le dará al locatario, acreedor prendario o arrendatario el mismo tratamiento que al propietario para que este pueda hacer valer sus derechos en el proceso. De igual manera se deberá vincular al arrendador del leasing o renting, al acreedor prendario, y demás sujetos con derechos sobre el bien, para que hagan valer sus derechos.

El anterior procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestado hasta el día que el vehículo sea retirado del patio.

La autoridad administrativa de carácter departamental, distrital o municipal, previo estudio de viabilidad financiera, podrá autorizar la condonación de las deudas generadas por todo concepto, a fin de sanear la cartera y permitir los traspasos y cancelaciones de las licencias de tránsito en el proceso de declaración administrativa de abandono.

En todo caso los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles como consecuencia del agua, el sol y otros factores recibidos en los patios como resultado de choque o infracción, serán enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo. El producto de la enajenación seguirá el mismo procedimiento señalado en este artículo.

En todo caso, la enajenación del bien declarado chatarra, deberá estar prevalida de la cancelación de la matrícula del vehículo, lo cual será responsabilidad de la entidad enajenante.

PARÁGRAFO. *Las disposiciones de la presente ley se aplicarán sin perjuicio en concordancia con lo previsto en la Ley 1630 de 2013 en todo lo aplicable en materia fiscal, de tránsito y ambiental.*

Artículo 7. Modifíquese el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

ARTÍCULO 168. TARIFAS QUE FIJARÁN LOS CONCEJOS*. Los ingresos por concepto de derechos de tránsito solamente podrán cobrarse de acuerdo con las tarifas que fijen los Concejos municipales o distritales. Las tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía.*

Para la determinación del valor del servicio de traslado en grúas y parqueadero en patios de los vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito deberán tenerse en cuenta los rangos y lineamientos fijados para el efecto por el Gobierno Nacional.

Las tarifas establecidas deberán actualizarse anualmente con base en la variación del índice de Precios al Consumidor (IPC) certificado por el DANE, asegurando que los ajustes sean proporcionales y equitativos para los ciudadanos.

El Incremento de las tarifas por derechos de tránsito y todos aquellos cobros que deban hacerse para autorizar el retiro de vehículos que sean inmovilizados deberán calcularse en Unidad de Valor Básico -UVB UVB), ajustadas conforme al IPC anual.

Parágrafo. *El Gobierno Nacional, en un plazo máximo de seis (6) meses desde la fecha de expedición de esta Ley a través del Ministerio de Transporte establezca cuáles serán los rangos y lineamientos para que los Concejos municipales o distritales determinen las tarifas a cobrar por el servicio de traslado en grúas y parqueadero en patios de los vehículos inmovilizados por infracciones a las normas de tránsito.*

Para la determinación de los rangos y lineamientos de que trata este parágrafo, además de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía se deberán tener en consideración las categorías de los municipios, las condiciones de prestación de los servicios y los tipos de vehículos, entre los que deberán encontrarse las bicicletas y patinetas eléctricas.

Artículo 8. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 125A. Retención preventiva del vehículo*. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo por un término máximo de ciento veinte (120) minutos, sin llevarlo a patios oficiales, cuando se presente la comisión de una infracción por la que, de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito, el vehículo no pueda transitar hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización. De no lograrse la subsanación, habiéndose dado el tiempo aquí señalado para ello, el vehículo será trasladado a los patios autorizados.*

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales.

Artículo 9. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual quedará así:

Artículo 128A. Inventario de vehículos. *Las autoridades de tránsito municipales deberán mantener un inventario actualizado de los vehículos que se encuentren en los patios o*

parqueaderos autorizados para la inmovilización de vehículos por el incumplimiento de las nomas de tránsito, el cual deberá estar disponible para consulta pública y deberá ser divulgado por los canales de comunicación de la respectiva alcaldía o gobernación.

El inventario contará como mínimo con un registro de la fecha de ingreso del vehículo a los patios, infracción por la cual se ordenó la inmovilización, así como la identificación del propietario o tenedor a la fecha de ingreso.

Para estos efectos, el Ministerio de Transporte establecerá un formato único en el que se deberá diligenciar la información, la cual deberá ser reportada mensualmente a esta entidad por el medio que esta establezca.

Artículo 10. Modifíquese el artículo 65 de la Ley 962 de 2005, el cual quedará así:

ARTÍCULO 65. SISTEMA DE INFORMACIÓN. En caso de inmovilización de vehículos, las autoridades de tránsito establecerán un sistema de información central, que deberá incluir acceso virtual y telefónico, para que los propietarios o tenedores puedan conocer de manera inmediata el lugar donde este se encuentra inmovilizado.

Artículo 11. Modifíquese el artículo 66 de la Ley 962 de 2005, el cual quedará así:

ARTÍCULO 66. PAGOS. Los pagos que deban hacerse por concepto de multas, grúas y parqueo, en caso de inmovilización de automotores por infracciones de tránsito, serán cancelados en un mismo acto, en las entidades financieras con la que las autoridades de tránsito realicen convenios para tal efecto. En ningún caso, podrá establecerse una única oficina, sucursal o agencia para la cancelación de los importes a que se refiere este.

Deberá permitirse efectuar estos pagos por medio de plataformas electrónicas, dispuestas por empresas proveedoras de servicios de pagos, sin costo adicional, para lo cual los convenios con las entidades financieras incluirán dicha posibilidad.

Artículo 12. Responsabilidad. Sin importar la modalidad, en los contratos que se suscriban para la operación y prestación del servicio de traslado de vehículos hacia patios de inmovilización y del servicio de parqueo en estos lugares se deberá incluir una cláusula por la cual el contratista se comprometa a responder por los daños, pérdidas y averías que se den durante el tiempo que el vehículo esté bajo su custodia.

Para el caso del servicio de transporte de vehículos hacia los lugares de inmovilización se entiende que el vehículo está bajo responsabilidad del prestador del servicio desde el momento en que la autoridad emite la orden de inmovilización hasta que el vehículo desciende en los patios, momento a partir del cual asume la responsabilidad el prestador del servicio de parqueo en el patio de inmovilización quien la tendrá hasta el momento en que el vehículo sea entregado físicamente al propietario o poseedor de conformidad con lo dispuesto en la Ley.

No podrá haber ningún movimiento del vehículo que se pretenda inmovilizar sin que se haya emitido la orden de inmovilización por parte de la autoridad correspondiente.

Los patios deberán contar con condiciones en las que se pueda garantizar que los vehículos allí parqueados cuenten con un espacio individual de manera que no haya contacto entre ellos.

Artículo 13. Aplicación de la Ley Antitrámites. Las autoridades u organismos de tránsito, o quienes sean autorizados por estas para la realización de trámites relacionados con la inmovilización de vehículos por incumplimiento de las normas de tránsito deberán dar estricto cumplimiento a lo previsto en las normas antitrámites, especialmente a la Ley 2952 de 2020.

En ningún caso, se exigirá la presentación de documentos como la fotocopia de la cédula de ciudadanía, la tarjeta de propiedad o la licencia de conducción, ampliadas en cualquier porcentaje para la realización de los trámites.

Los funcionarios que incumplan lo previsto en este artículo incurrirán en causal de mala conducta leve. Si se trata de un propietario o administrador de patios autorizados será objeto de sanción equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes por la primera vez, en caso de reincidencia la sanción podrá incrementarse hasta cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 14. Modifíquese el artículo 67 de la Ley 962 de 2005, el cual quedará así:

Artículo 67. Cómputo de tiempo. Para efectos del cobro de los derechos de parqueo de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito, sólo se podrá computar el tiempo efectivo entre la imposición de la multa y la cancelación de la misma aun cuando esta haya sido mediante la suscripción de acuerdo de pago ante la autoridad correspondiente.

En este sentido, no se tendrá en cuenta el tiempo que le tome al interesado en cumplir con los requerimientos adicionales al mencionado en el inciso anterior, para retirar el automotor.

Artículo 15. Derogatoria y vigencia. Deróguese el artículo 67 de la Ley 962 de 2005. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 41 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se modifica el artículo 19 de la Ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones – Ley por decisiones más equilibradas.

Bogotá, D. C. septiembre 2025

Honorable Senador
Julio Elías Chagüi Flórez
Presidente Comisión Primera Constitucional
Senado de la República
Ciudad

Ref.: Informe de ponencia positiva para primer debate en la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República de Colombia del Proyecto de Ley No. 041 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 19 de la ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones – ley por decisiones más equilibradas".

Respetado presidente,

Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República de Colombia el Proyecto de Ley No. 041 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 19 de la ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones – ley por decisiones más equilibradas".

Cordialmente,

Germán Blanco Álvarez
Senador de la República
Ponente

Informe de ponencia Proyecto de Ley No. 041 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 19 de la ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones – ley por decisiones más equilibradas"

Antecedentes

El presente proyecto de ley fue radicado el 23 e3 julio del 2025 en la Secretaria General del Senado por parte de los senadores Esteban Quintero Cardona, Mauricio Giraldo Hernández, Enrique Cabrales Baquero, Carlos Meisel Vergara, Paloma Valencia Laserna, Andrés Guerra Hoyos, José Vicente Carreño Castro, Honorio Henríquez Pinedo, Alirio Barrera Rodríguez, Yenny Rozo Zambrano, Paola Holguín Moreno, Jorge Benedetti Martelo, María Fernanda Cabal Molina, y los honorables Representantes a la Cámara Yulieth Sánchez Carreño, Juan Espinal Ramírez, Oscar Villamizar Meneses y publicado en la gaceta 1291 del 2025 Senado.

Para lo cual la Mesa Directiva de la Comisión Primera del Senado de la República me designa como ponente.

Objeto de la Ley

El presente Proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 1625 de 2013 con el fin de ajustar la conformación y funcionamiento de las Áreas Metropolitanas, eliminando el poder de veto de los municipios núcleo que no sean capital de departamento dentro de la junta directiva metropolitana.

La iniciativa busca garantizar un proceso de toma de decisiones más equitativo entre los municipios integrantes, evitando que un solo municipio no capital concentre una facultad de veto que pueda obstaculizar el desarrollo metropolitano. Además establece que en los casos en que las Áreas Metropolitanas estén conformadas únicamente por municipios no capitales, serán sus estatutos los que definan la conformación de la junta y la elección del Director, bajo principios de igualdad.

Conveniencia de la iniciativa

En Colombia, las Áreas Metropolitanas (AM) surgen dentro del marco jurídico con la reforma constitucional de 1968. Esta reforma posibilitó la creación de áreas metropolitanas y asociaciones de municipios para coordinar la planeación y ejecución de políticas. Sin embargo, la reglamentación de las condiciones en las cuales deben operar las áreas metropolitanas tuvo lugar sólo hasta el decreto-ley 3104 de 1979 mientras las primeras áreas metropolitanas oficialmente declaradas del país surgieron en la década de 1980. La Constitución Política de 1991 incluye las áreas metropolitanas como entidades administrativas. Las principales leyes que han modificado los parámetros para la creación o el funcionamiento de las áreas metropolitanas a partir de entonces han sido la ley 128 de 1994 o Ley Orgánica de Áreas Metropolitanas y, posteriormente, la ley 1625 de 2013 o Ley de Áreas Metropolitanas, derogatoria de la primera. Además, las leyes 388 de 1997 y 1454 de 2011 con respecto al funcionamiento de los municipios y a los mecanismos de planificación

dentro de los mismos, la ley 99 de 1993 en cuanto a la participación de las áreas metropolitanas dentro del Sistema Nacional Ambiental (SINA) y el decreto 170 de 2001, del Ministerio de Transporte contienen disposiciones que conciernen a las áreas metropolitanas. Así, a pesar de que el estatuto más reciente para las áreas metropolitanas en Colombia data de 2013, el país ha incluido esta figura en su ordenamiento jurídico desde finales de la década de 1960.

Dentro del marco normativo bajo el cual operan las áreas metropolitanas actualmente en Colombia, explorando los criterios para su conformación y funcionamiento se han establecido el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (constituida por nueve municipios en 1980, un municipio agregado en 2016), Área Metropolitana de Bucaramanga (constituida por dos municipios en 1981, un municipio agregado en 1986), Área Metropolitana de Barranquilla (constituida por cinco municipios en 1981), Área Metropolitana de Cúcuta (constituida por cuatro municipios en 1981) y el Área Metropolitana de Centro Occidente (constituida por dos municipios en 1981, un municipio adicional agregado en el mismo año) y el Área Metropolitana de Valledupar (constituida por seis municipios en 2005).

La Constitución Política de Colombia, en su artículo 319, establece las áreas metropolitanas como entidades administrativas con funciones asociadas al desarrollo armónico del territorio, la racionalización y eventual prestación de servicios públicos, y la ejecución de obras de interés metropolitano. Adicionalmente, establece la posibilidad de que estas entidades puedan convertirse en distritos (Const., 1991). Por su parte, la ley 1625 de 2013 establece cuatro competencias en las que se inscribe la actuación de las áreas metropolitanas y que determinan sus funciones. La primera de ellas es la programación y coordinación del desarrollo *"armónico, coordinado y sustentable"* de los municipios que la integran. La segunda, la racionalización y eventual prestación de los servicios públicos dentro del mismo territorio. La tercera, la ejecución de obras de infraestructura vial y el desarrollo de proyectos de interés social. Finalmente, la cuarta tiene que ver con el establecimiento de directrices para el ordenamiento territorial de sus municipios miembros, de tal forma que se armonicen sus Planes de Ordenamiento Territorial, según la Ley 1625 de 2013.

Las funciones de las AM consignadas en la ley son más específicas, y están relacionadas con la declaratoria y regulación de hechos metropolitanos, la planeación del desarrollo, la gestión de la Vivienda de Interés Social -en cuanto a la articulación del Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social y la adopción de políticas metropolitanas de vivienda-, la racionalización y eventual prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de infraestructura, el ejercicio de la autoridad ambiental y la gestión de la movilidad, a través de la formulación y adopción de políticas de movilidad regional. En general, puede decirse que, por sus funciones, las áreas metropolitanas se definen como planeadoras del desarrollo, el ordenamiento territorial y la movilidad, así como de programas metropolitanos de vivienda, coordinadoras de la implementación de políticas nacionales de Vivienda de Interés Social y reguladoras en temas de medio ambiente, servicios públicos (racionalización en la prestación de los servicios públicos) y movilidad, además de ejecutoras de obras de carácter metropolitano.

Como instrumentos para la planeación y control de los fenómenos que sobrepasan el ámbito municipal, la ley establece la promulgación de hechos metropolitanos, el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano y el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial. A continuación, se resumen las características de cada uno de estos instrumentos. Entendida como el mejoramiento de las condiciones de eficiencia en la prestación de servicios públicos.

Hechos metropolitanos

Según la ley 1625, los hechos metropolitanos son "aquellos fenómenos económicos, sociales, tecnológicos, físicos, culturales, territoriales, políticos o administrativos, que afecten o impacten simultáneamente a dos o más de los municipios que conforman el Área Metropolitana" (Ley 1625 de 2013, art. 10). Como puede observarse, la definición legal de hechos metropolitanos es considerablemente comprensiva, y les permite a las áreas metropolitanas ampliar sus competencias a aspectos que exceden los establecidos explícitamente por la ley.

Para su definición, los hechos metropolitanos deben satisfacer los criterios de alcance territorial, eficiencia económica, capacidad financiera, capacidad técnica, organización político administrativa e impacto social (Ley 1625 de 2013). La satisfacción de estos criterios se hace efectiva cuando la atención del hecho metropolitano demanda más de lo que puede ofrecerse en el nivel municipal, pero igual o menos de lo que se puede ofrecer desde el metropolitano.

Criterio	Definición
Alcance territorial	Tiene en cuenta el impacto sobre el territorio, considerando los costos y beneficios, para establecer si el hecho tiene alcance metropolitano.
Eficiencia económica	Evalúa la generación de nuevas economías de escala con la aplicación del proyecto que defiende el hecho metropolitano.
Capacidad financiera	Permite determinar si las acciones o funciones que se considerarán hechos metropolitanos requieren inversiones que superan las capacidades locales tomadas individualmente.
Capacidad técnica	Consiste en la evaluación de si las funciones, obras y servicios que se van a ejecutar tienen niveles mayores de eficacia y eficiencia si se realizan a nivel metropolitano.
Organización político-administrativa	Considera la estructura institucional y administrativa para determinar si la atención del hecho metropolitano corresponde con un nivel supramunicipal.
Impacto social	Evalúa la incidencia del fenómeno o hecho metropolitano en la población.

Plan Integral de Desarrollo Metropolitano

Los instrumentos de planeación que articulan las demás funciones de las áreas metropolitanas con la atención a los hechos metropolitanos son los planes integrales de desarrollo metropolitano (PIDM). Estos planes constituyen un marco de acción de largo plazo para que las políticas públicas ejecutadas, tanto por el área metropolitana como por cada municipio, converjan en un objetivo común de desarrollo. El PIDM constituye una norma de superior jerarquía, es decir que determina obligatoriamente los planes de ordenamiento territorial y los planes de desarrollo municipal, en lo referente a los hechos metropolitanos.

Según la norma, el PIDM debe incluir la misión y visión de la región en relación con los Hechos Metropolitanos y las competencias otorgadas a las Áreas Metropolitanas, así como las estrategias puntuales mediante las cuales se lograrán los objetivos. Estrategia para la Gestión Integral del Agua, el Sistema Metropolitano de Vías y Transporte público, el Sistema de Equipamientos Metropolitanos, la estrategia para la vivienda social y prioritaria, el ordenamiento del suelo rural y suburbano, los mecanismos de reparto de cargas y beneficios, y el programa de ejecución (Ley 1625 de 2013).

El Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial es una novedad de la ley 1625 con respecto a la normativa anterior (ley 128, "orgánica de áreas metropolitanas"). Este plan, que también contiene normas obligatoriamente generales, especifica la planeación en la movilidad regional, el transporte metropolitano, la estrategia de gestión de agua, y la vivienda social y prioritaria.

Tanto el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial como el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano deben contener necesariamente:

Las normas obligatoriamente generales que definan los objetivos y criterios a los que deben sujetarse los municipios que hacen parte del área, al adoptar sus planes de ordenamiento territorial en relación con las materias referidas a los hechos metropolitanos, de acuerdo con lo previsto en la presente ley (Ley 1625 de 2013, p. art.13)

Esto les asigna a ambos planes competencias idénticas en lo referente a las normas obligatoriamente generales en relación con los hechos metropolitanos, por lo que la planeación del ordenamiento territorial en el orden municipal debe cumplir necesariamente las directrices de ambos planes.

Que el Plan Estratégico Metropolitano de Ordenamiento Territorial contenga un programa de ejecución al que debe hacérsele seguimiento mediante la constitución de un expediente metropolitano permite distinguir desde el punto de vista de la norma el PEMOT del PIDM. Mientras que el PIDM tiene una perspectiva de largo plazo, el PEMOT tiene un programa de ejecución con unas vigencias similares a los POT municipales, es decir que tiene metas específicas en el corto y mediano plazo.

Otra normativa relacionada con las Áreas Metropolitanas.

Otras normas relacionadas con la articulación de los municipios en áreas metropolitanas son la ley 388 de 1997 y la ley 1454 de 2011 en términos de planeación, la ley 99 de 1993 en temas ambientales, y la ley 769 de 2002 (código nacional de tránsito) y el decreto 170 de 2001 en cuanto a competencias en movilidad, respectivamente. Tanto la ley 388 como la 1454 están orientadas al ordenamiento territorial. La primera de ellas establece los parámetros para la formulación y ejecución de los Planes de Ordenamiento Territorial, mientras que la segunda se centra en establecer normas orgánicas para el ordenamiento y el desarrollo territorial del país, en todos los niveles (no solamente en el municipal).

a) Ley 388 de 1997

En la ley 388 de 1997 se establecen detalladamente los lineamientos para los planes de ordenamiento territorial en el nivel municipal, y las herramientas legales y técnicas necesarias para la formulación y ejecución de esos planes. Esta ley concibe las áreas metropolitanas como un ente de planeación de nivel superior a los municipios, pero inferior al nivel departamental y nacional, y antepone jerárquicamente las directrices de las áreas metropolitanas sobre las disposiciones municipales.

La ley 388 brinda a las áreas metropolitanas herramientas de gestión como la enajenación voluntaria o expropiación de inmuebles. Asimismo, reglamenta la participación de estas entidades en la plusvalía generada por las obras que ejecuten "De acuerdo con lo que al respecto definan los planes integrales de desarrollo metropolitano" (Ley 388 de 1997, art. 87).

b) Ley 1454 de 2011 – Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial

Mientras que la ley 388 define las características de los Planes de Ordenamiento Territorial para los municipios de Colombia, la ley 1454 establece un marco general para la actuación de las entidades territoriales y administrativas en lo relativo al ordenamiento y desarrollo territorial, así como las competencias de las entidades territoriales y áreas metropolitanas en este tema.

En ese sentido, la ley define las competencias generales de cada órgano de planeación en relación con su jurisdicción territorial y las posibilidades de gestión en coordinación con la Nación y el Plan Nacional de Desarrollo. En el caso de las áreas metropolitanas, son consideradas dentro de esta ley como esquemas asociativos territoriales entre municipios, es decir, como asociaciones en las cuales un municipio con un mayor nivel de desarrollo beneficia a otros municipios colindantes menos desarrollados "a fin de hacer efectivos los principios de solidaridad, equidad territorial, equidad social, sostenibilidad ambiental y equilibrio territorial" (Ley 1454 de 2011). En esta categoría se encuentran también las asociaciones de municipios, asociaciones de departamentos, regiones de planificación y gestión, y las regiones administrativas de planificación. Adicionalmente, la ley estipula la posibilidad de que dos o más áreas metropolitanas en uno o varios departamentos puedan asociarse para organizar la prestación de servicios públicos, obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas, mediante convenios o contratos plan.

Órganos directivos de las áreas metropolitanas

La ley de áreas metropolitanas puede considerarse como orientadora de territorios mejor planeados, que se estructuren en favor de la sustentabilidad y que no obstaculicen su desarrollo por problemas administrativos intermunicipales. Como se observó en el apartado anterior, las áreas metropolitanas, en tanto esquemas asociativos territoriales, sirven para que se dé más fácilmente la colaboración entre los municipios más desarrollados y los menos desarrollados.

El principal órgano administrativo de las áreas metropolitanas es la Junta Metropolitana. Al interior de ésta, los alcaldes de los municipios miembros – incluido el municipio núcleo-, un representante del concejo del municipio núcleo y uno de los demás concejos tienen voz y voto, mientras que los demás integrantes –a saber, un delegado permanente del Gobierno Nacional y los presidentes de los Consejos Asesores Metropolitanos (generalmente el Director del Área Metropolitana)- tienen voz pero no voto.

El municipio núcleo tiene un papel preponderante en todas las instancias de las Áreas Metropolitanas. Además de que su alcalde es el presidente de la Junta Metropolitana, es el único municipio cuyo Concejo tiene un representante permanente en dicho órgano. Adicionalmente, el presidente de la junta es el único miembro con el poder de sancionar los Acuerdos Metropolitanos, expedir decretos metropolitanos y remover de su cargo al Director del Área Metropolitana.

Los Consejos Asesores Metropolitanos tienen representación de los municipios miembros y el departamento. Sin embargo, sólo su presidente, es decir, el director del A.M., puede asistir a la junta metropolitana como invitado permanente. Así, el municipio núcleo tiene tres representantes en la Junta Metropolitana: el Alcalde, que cumple la función de presidente y tiene, en consecuencia, unas responsabilidades y facultades específicas; un miembro del concejo municipal, y, sin voto pero con voz, el Director del A.M. que, si bien no es un funcionario del Municipio núcleo, sí es nombrado a partir de la terna presentada por el Alcalde del municipio núcleo y es un empleado de libre remoción de dicho alcalde. Teniendo en cuenta que, según la misma ley, las decisiones en la junta metropolitana se toman por mayoría simple, la influencia del municipio núcleo en esas decisiones es mayor que la de los demás municipios integrantes. Adicionalmente, tal y como está estipulado en el artículo 19 de la ley, el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Plan de Inversiones y el Presupuesto Anual de Rentas y Gastos del Área Metropolitana, así como la elección del Director del Área Metropolitana deberán tener el voto afirmativo del presidente de la Junta, lo que aumenta la influencia del alcalde del municipio núcleo en las políticas metropolitanas.

Es por ello que teniendo en cuenta que el Municipio Núcleo es la ciudad capital de cada departamento la normatividad establece el veto, pero en el caso que se pretenda constituir un área metropolitana donde no se encuentre la ciudad capital del departamento, es necesario que por equidad y debida representación el municipio núcleo de esas eventuales Áreas Metropolitanas al momento de aprobar , el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Plan de Inversiones y el Presupuesto Anual de Rentas y Gastos del Área Metropolitana, así como la elección del Director del Área Metropolitana no tenga la facultad de veto o más bien que no se dependa del voto afirmativo del municipio núcleo para aprobar lo anteriormente mencionado.

Las funciones de cada uno de los órganos de las áreas metropolitanas en Colombia, según la ley 1625. La Junta Metropolitana, en su condición de máximo organismo para la toma de decisiones, tiene injerencia en la planeación del desarrollo, la racionalización de la prestación de servicios públicos, la infraestructura metropolitana, la gestión ambiental, el transporte y las decisiones fiscales y administrativas al interior de la institución. Sin embargo, como se mencionó anteriormente, el presidente de la junta tiene atribuciones especiales en las principales decisiones ejecutivas. Adicionalmente, el director del AM tiene entre sus funciones la presentación de proyectos de acuerdo metropolitanos -entre los cuales están los PIDM y los PEMOT- para la aprobación de la junta metropolitana o, en su defecto, del presidente de la Junta. Estos acuerdos de la Junta Metropolitana, así como los decretos expedidos por el presidente de dicha corporación se constituyen en normas de superior jerarquía para los municipios miembros en los asuntos que atribuye la ley. En conclusión, la ley de áreas metropolitanas establece unos mecanismos de decisión en los que el municipio núcleo tiene una mayor influencia. Esta estructura institucional es coherente con la concepción de las áreas metropolitanas como esquemas asociativos en los que el municipio más desarrollado apoya a los menos desarrollados para propender por la integralidad y ordenamiento del desarrollo. Sin embargo, la norma es clara en dictar que la influencia de las áreas metropolitanas en las políticas municipales se refiere únicamente a las competencias consignadas en la ley y a los hechos metropolitanos, y que estos últimos no pueden ser constituidos por decreto del Presidente de la Junta, sino que deben ser aprobados por mayoría simple en este órgano, lo que impide que las competencias de las Áreas Metropolitanas sean ampliadas por una decisión unilateral.

Financiación de las áreas metropolitanas

La ley 1625 no modifica lo concerniente a Patrimonio y Rentas con respecto a la ley 128 de 1994. En su artículo 28, la ley enumera las fuentes de ingresos de las Áreas Metropolitanas, entre las cuales algunas dependen de las decisiones de distintas entidades territoriales, otras están dirigidas a las áreas metropolitanas de forma fija a partir de la ley, y otras dependen del ejercicio de las funciones de estas entidades.

Según esta misma ley, el control a la ejecución de estos recursos es realizado por la Contraloría del departamento en el que esté inscrito el municipio núcleo del Área Metropolitana. Adicionalmente, los alcaldes de los municipios dentro de un Área Metropolitana están facultados, previa aprobación de su Concejo Municipal, para recaudar recursos adicionales por concepto de valorización orientada a la financiación de obras de impacto metropolitano.

Como puede observarse, son más, en número, las fuentes de financiación de las Áreas Metropolitanas que no dependen de entidades territoriales. En este conjunto existen rubros asociados tanto al manejo ambiental como al manejo de la movilidad y la ejecución de obras de alcance metropolitano. Adicionalmente, está establecido, a partir de la ley 1454, que los concejos municipales definan la participación presupuestal de sus municipios en el área metropolitana correspondiente.

Los ingresos de las áreas metropolitanas que no dependen de las entidades territoriales son, fundamentalmente, provenientes de la sobretasa del dos por mil sobre el avalúo catastral de todos los inmuebles ubicados en la jurisdicción del A.M. Esta sobretasa se sustenta en el artículo 317 de la Constitución, como destinación de recursos a "entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente".

Casos que justifican la iniciativa:

En el nivel nacional existen ejemplos como el del oriente antioqueño en donde desde varios años varias instituciones del Oriente antioqueño se ha planteado en la subregión un plan que permita determinar los macroproyectos que llevarán a cabo un verdadero Ecodesarrollo para el territorio, dado el crecimiento desbordado que se ha tenido en algunos de sus municipios.

Adicionalmente, se requiere desarrollar sectores económicos promisorios de acuerdo con la demanda internacional, en conjunto con proyectos de vida de las comunidades rurales, que permitan generar y/o consolidar vocaciones económicas para generar verdadero arraigo en la ruralidad y apuestas de seguridad alimentaria para el Oriente antioqueño, el departamento y el país; y, de esta forma, combatir de manera integral al crimen organizado, al microtráfico, entre otros; que de nuevo están tomándose al territorio del Oriente antioqueño por falta de oportunidades.

Pero de nada sirve tener una hoja de ruta, de ordenamiento y planeación a futuro sino se tienen una (s) figura (s) claras en cuanto a asociatividad y gobernanza en el territorio, tal como también se evidencia en la clave 10 de futuro para el Oriente antioqueño.

Es así con esta posibilidad de crear un Área Metropolitana inicialmente en los municipios del Valle de San Nicolás, genera la esperanza de que con una figura que tiene herramientas de construcción de territorio, sea la "motivadora" de proyectos que impacten no solo estos 9 municipios sino que permita establecer relaciones con las provincias existentes en los temas de infraestructura vial, de salud, de educación, de transporte masivo integrado, de proveeduría, de seguridad alimentaria, de seguridad integral en las zonas, de conservación de las fuentes hídricas, el páramo, del talento humano necesario para las actividades industriales, comerciales y de servicios en el Altiplano; que permita integrar el aeropuerto JMC a las actividades agropecuarias y de exportación de las zonas Páramo, Embalses y Bosques, entre otras. Es claro que el Valle de San Nicolás requiere del desarrollo equitativo en los otros 14 municipios del Oriente antioqueño para su calidad de vida y desarrollo futuro.

Para este fin, se requiere que se modifique el párrafo 19 de la actual Ley 1625 de 2013 para que el municipio núcleo asuma un rol de liderazgo transformacional, de articulación y de conciliación en toda la subregión, donde el derecho al veto ha impedido avanzar en las conversaciones de colaboración e integración con muchos de los municipios. Adicionalmente, se deben dejar claras los canales de comunicación y de realización de proyectos articulados entre los hechos provinciales y los metropolitanos dentro de esta propuesta de ajuste a la ley, dado que en la actualidad no se podría concebir un Plan Integral de Desarrollo Metropolitano sin tener en cuenta las realidades de la ruralidad y municipios que rodean dicha Área Metropolitana.

Fuentes normativas

CONSTITUCIÓN POLÍTICA

ARTICULO 319. *Cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos; y ejecutar obras de interés metropolitano.*
La ley de ordenamiento territorial adoptará para las áreas metropolitanas un régimen administrativo y fiscal de carácter especial; garantizará que en sus órganos de administración tengan adecuada participación las respectivas autoridades municipales; y señalará la forma de convocar y realizar las consultas populares que decidan la vinculación de los municipios.
Cumplida la consulta popular, los respectivos alcaldes y los concejos municipales protocolizarán la conformación del área y definirán sus atribuciones, financiación y autoridades, de acuerdo con la ley.
Las áreas metropolitanas podrán convertirse en Distritos conforme a la ley.

ARTICULO 325. *Con el fin de garantizar la ejecución de planes y programas de desarrollo integral y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo, dentro de las condiciones que fijen la Constitución y la ley, el Distrito Capital podrá conformar un área metropolitana con los municipios circunvecinos y una región con otras entidades territoriales de carácter departamental*

Pliego de Modificaciones

Texto radicado	Texto propuesto	Observaciones
"Por medio de la cual se modifica el artículo 19 de la Ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones" – Ley por decisiones más equilibradas	**"Por medio de la cual se modifica ~~el artículo 19 de~~ la Ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones" – Ley por decisiones más equilibradas**	Se modifica el titulo toda vez que se modifica no solo el artículo 19 de la ley 1625.
Sin equivalente	**Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 1625 de 2013, con el**	Por técnica legislativa se adiciona un artículo con el objeto de la ley

	propósito de excluir del poder de veto a los municipios núcleo que no ostenten la calidad de capital de departamento en la junta directiva de su respectiva Área Metropolitana. Esta exclusión aplica específicamente en los procesos de aprobación del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Plan de Inversiones y el Presupuesto Anual de Rentas y Gastos del Área Metropolitana, así como en la elección del Director del Área Metropolitana.	
Artículo 1. Introdúzcase el paragrafo 2 al artículo 19 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente: **ARTÍCULO 19. QUÓRUM Y VOTACIÓN.** La Junta Metropolitana podrá sesionar válidamente con la mayoría de sus miembros y sus decisiones se adoptarán por la mayoría absoluta de los votos de los mismos. **PARÁGRAFO.** La aprobación del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Plan de Inversiones y el Presupuesto Anual de Rentas y Gastos del Área Metropolitana y la elección del director del Área Metropolitana, deberá contar con el voto afirmativo del Presidente de la Junta.	**Artículo 2 1. Introdúzcase el parágrafo 2 al artículo 19 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:** ~~**ARTÍCULO 19. QUÓRUM Y VOTACIÓN.** La Junta Metropolitana podrá sesionar válidamente con la mayoría de sus miembros y sus decisiones se adoptarán por la mayoría absoluta de los votos de los mismos.~~ ~~**PARÁGRAFO.** La aprobación del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Plan de Inversiones y el Presupuesto Anual de Rentas y Gastos del Área Metropolitana y la elección del director del Área Metropolitana, deberá contar con el voto afirmativo del Presidente de la Junta.~~	Se ajusta numeración. Al solo introducirse un nuevo parágrafo para conservar la integralidad del artículo se elimina lo no modificado por esta disposición.
PARAGRAFO 2. Lo dispuesto en el paragrafo anterior, no será aplicable en aquellos casos en los cuales el Área Metropolitana esté conformada exclusivamente por municipios que no ostenten la calidad de capital de Departamento.	**PARAGRAFO 2**. Lo dispuesto en el parágrafo anterior, no será aplicable en aquellos casos en los cuales el Área Metropolitana esté conformada exclusivamente por municipios que no ostenten la calidad de capital de Departamento.	
Artículo 2. Introdúzcase el parágrafo al artículo 15 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente: **PARÁGRAFO 3:** El presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformados por municipios que no sean capital de departamento, y la conformación de la junta metropolitana será definida por sus estatutos en el marco de condiciones de igualdad.	**Artículo 3 2. Introdúzcase el parágrafo 3 al artículo 15 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:** **PARÁGRAFO 3:** El presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformados por municipios que no sean capital de departamento, y la conformación de la junta metropolitana será definida por sus estatutos en el marco de condiciones de igualdad.	Se ajusta numeración. Se adiciona un 3 para dar claridad que es el segundo parágrafo del art 24 de la ley 1625 del 2013.
Artículo 3: Introdúzcase el parágrafo al artículo 23 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente: **PARÁGRAFO:** El numeral 3 del presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformadas por municipios que no sean capital de departamento.	**Artículo 4. 3: Introdúzcase el parágrafo al artículo 23 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:** **PARÁGRAFO:** El numeral 3 del presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformadas por municipios que no sean capital de departamento.	Se ajusta numeración.
Artículo 4: Introdúzcase el parágrafo al artículo 24 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:	**Artículo 5. 4: Introdúzcase el parágrafo 2 al artículo 24 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:**	Se ajusta numeración. Se adiciona un 2 para dar claridad que es el segundo parágrafo del art 24 de la ley 1625 del 2013.
PARÁGRAFO 2: El presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformadas por municipios que no sean capital de departamento, y el Director, su elección como su perfil será definida por los estatutos.	**PARÁGRAFO 2:** El presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformadas por municipios que no sean capital de departamento, y el Director, su elección como su perfil será definida por los estatutos.	
Artículo 5. Vigencia: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	**Artículo 6 5. Vigencia.:** La presente ~~L~~ley rige a partir de su promulgación **y publicación en el diario oficial** y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Se ajusta numeración. Se ajusta redacción.

Impacto Fiscal

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, resulta pertinente manifestar que el proyecto de ley no genera impacto fiscal alguno, toda vez que lo que se pretende son decisiones más equilibradas en relación con las regiones metropolitanas cuyo municipio núcleo no sea capital de departamento, eliminando en estos casos el poder de veto de que trata la norma en cuestión. En ese sentido, el proyecto de Ley hace uso del presupuesto con el que ya cuentan las entidades gubernamentales, lo que no representa ningún gasto adicional para la Nación.

Conflicto de intereses

Teniendo en cuenta el artículo 3° de la Ley 2003 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la misma Ley, que establece la obligación al autor y ponentes del proyecto de presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, se considera que frente al presente proyecto, no se generan conflictos de interés alguno, puesto que las disposiciones aquí contenidas son generales y no generan beneficios particulares, actuales y directos.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de Ley no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales.

Proposición

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los miembros de la Comisión Primera del Senado de la República, dar Primer Debate al Proyecto de Ley No. 041 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 19 de la ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones – ley por decisiones más equilibradas", conforme al pliego de modificaciones propuesto.

Cordialmente,

Germán Blanco Álvarez
Senado de la República
Ponente

Texto propuesto para Primer debate del Proyecto de Ley No. 041 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica la Ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones" – Ley por decisiones más equilibradas

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 1625 de 2013, con el propósito de excluir del poder de veto a los municipios núcleo que no ostenten la calidad de capital de departamento en la junta directiva de su respectiva Área Metropolitana. Esta exclusión aplica específicamente en los procesos de aprobación del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano, el Plan de Inversiones y el Presupuesto Anual de Rentas y Gastos del Área Metropolitana, así como en la elección del Director del Área Metropolitana.

Artículo 2. Introdúzcase el parágrafo 2 al artículo 19 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:
PARAGRAFO 2. Lo dispuesto en el parágrafo anterior, no será aplicable en aquellos casos en los cuales el Área Metropolitana esté conformada exclusivamente por municipios que no ostenten la calidad de capital de Departamento.

Artículo 3. Introdúzcase el parágrafo 3 al artículo 15 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:
PARÁGRAFO 3: El presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformados por municipios que no sean capital de departamento, y la conformación de la junta metropolitana será definida por sus estatutos en el marco de condiciones de igualdad.

Artículo 4. Introdúzcase el parágrafo al artículo 23 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:
PARÁGRAFO: El numeral 3 del presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformadas por municipios que no sean capital de departamento.

Artículo 5. Introdúzcase el parágrafo 2 al artículo 24 de la ley 1625 de 2013, cuyo texto será el siguiente:
PARÁGRAFO 2: El presente articulo no será aplicable a las Áreas Metropolitanas que estén conformadas por municipios que no sean capital de departamento, y el Director, su elección como su perfil será definida por los estatutos.

Artículo 6. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y publicación en el diario oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

Germán Blanco Álvarez
Senado de la República
Ponente

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 77 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se modifica el artículo 438 de la Ley 599 de 2000 en lo relacionado con las circunstancias de agravación de la falsa denuncia – Justicia sin mentiras.

Bogotá, D. C. septiembre de 2025

Honorable Senador
Julio Elías Chagüi Flórez
Presidente Comisión Primera Constitucional
Senado de la República
Ciudad

Ref.: Informe de ponencia positiva para primer debate en la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República de Colombia del Proyecto de Ley No 077 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 438 de la ley 599 de 2000 en lo relacionado con las circunstancias de agravación de la falsa denuncia – justicia sin mentiras".

Respetado presidente,

Atendiendo a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente del Senado, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República de Colombia del Proyecto de Ley No. 077 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 438 de la ley 599 de 2000 en lo relacionado con las circunstancias de agravación de la falsa denuncia – justicia sin mentiras".

Cordialmente

Germán Blanco Álvarez
Senado de la República
Ponente

Informe de ponencia Proyecto de Ley No. No 077 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 438 de la ley 599 de 2000 en lo relacionado con las circunstancias de agravación de la falsa denuncia – justicia sin mentiras

ANTECEDENTES

El presente proyecto de ley fue radicado el 30 de julio del 2025 en la Secretaria General del Senado por parte de los senadores Karina Espinosa Oliver, John Jairo Roldan Avendaño, Fabio Amin Salame, Laura Fortich Sánchez, Alejandro Vega Pérez, Mauricio Giraldo Hernández, Claudia Pérez, Juan Pablo Gallo, Jaime Duran Barrera, Lorena Ríos Cuellar y los representantes a la cámara Angela Vergara Gonzales y Luis López Aristizábal y fue publicado en la gaceta 1419 del 2025 Senado.

Para lo cual la Mesa Directiva de la Comisión Primera del Senado de la República me designa como ponente.

OBJETO

El presente proyecto de ley tiene por objeto modificar el artículo 438 de la Ley 599 de 2000 con el fin de garantizar la impartición de justicia, sancionando con mayor rigor las falsas denuncias contra particulares, especialmente cuando tengan como finalidad causar perjuicios graves a la víctima o distorsionar la función judicial**.**

JUSTIFICACION

El delito de falsa denuncia es una conducta que no solo afecta la recta administración de justicia, sino que también puede tener consecuencias graves en la vida privada, familiar y social de las personas injustamente denunciadas. En Colombia, el artículo 436 del Código Penal sanciona esta conducta, sin embargo, no contempla agravantes cuando esta se dirige contra integrantes de la unidad familiar o cuando involucra a menores de edad.

Por ello, el presente proyecto de ley propone la adición de los siguientes agravantes:

1. Cuando la falsa denuncia se formule contra cónyuges, compañeros permanentes, padres, madres, ascendientes, descendientes, hijos adoptivos y demás personas que integren de manera permanente a la unidad doméstica.
2. Cuando se acredite, al menos sumariamente, que la finalidad de la conducta era causar un perjuicio grave a la víctima, promoviendo su aislamiento familiar, la alienación parental o afectando su entorno laboral o social.

3. Cuando, para configurar la falsa denuncia, se utilice, induzca, instruya o instrumentalice a menores de edad con el propósito de respaldar afirmaciones fraudulentas.

El uso de la falsa denuncia como un mecanismo de manipulación o represalia dentro del núcleo familiar es especialmente nocivo, no solo para el individuo afectado por la denuncia falsa, sino también para aquellos terceros que son cercanos o tienen algún vínculo familiar con la victima de la falsa denuncia. Debido a que cuando esta conducta se dirige contra miembros de la familia, no solo afecta a las partes involucradas, sino que tiene un impacto extendido sobre terceros, incluidos menores y otros dependientes.

Por ello, es fundamental sancionar con mayor severidad aquellas denuncias que, formuladas con intención dolosa, buscan generar daños graves en la reputación, el entorno laboral, social o familiar de la víctima. En particular, cuando la denuncia falsa tiene como finalidad provocar el aislamiento familiar o la alienación parental, pues esto genera la vulneración de los derechos fundamentales de los menores, quienes, precisamente, tienen el derecho inalienable a mantener vínculos afectivos saludables con ambos progenitores y con su familia extendida, así como a crecer en un entorno estable. Lo que no será posible, si se utiliza a los menores en la configuración de denuncias fraudulentas, ya que representa una grave vulneración de sus derechos, pues los expone a riesgos psicológicos y emocionales, además de comprometer su desarrollo integral.

Ahora bien, el reconocimiento de estos agravantes cumple una función disuasoria, evitando el uso indebido de los recursos del sistema judicial y previniendo que este sea instrumentalizado como un mecanismo de venganza en conflictos familiares, de pareja, entre otras situaciones. Asimismo, dicha modificación se alinea con el principio de responsabilidad penal individual, garantizando que toda conducta agravada reciba una respuesta punitiva proporcional a su gravedad y a las consecuencias sociales que genera.

Por lo tanto, la propuesta de reformar la legislación penal en materia de falsa denuncia, mediante la incorporación de los agravantes expuestos, responde a la imperiosa necesidad de proteger la integridad de la unidad familiar, garantizar la estabilidad emocional y social de las personas afectadas y salvaguardar los derechos fundamentales de los menores. Es por eso que, la modificación propuesta no solo es esencial para fortalecer la eficacia y equidad del sistema penal, sino que también representa un avance significativo en la protección de valores fundamentales como la cohesión familiar. En este sentido, se insta al legislador a adoptar esta iniciativa con el propósito de prevenir abusos y garantizar una respuesta judicial proporcional, justa y alineada con los principios constitucionales, así como garantizar mayor seguridad jurídica y desincentivará el uso del sistema judicial como un mecanismo de persecución indebida.

MARCO NORMATIVO

Fundamento Constitucional

Constitución Política de Colombia (1991):

- Artículos: 13 (igualdad), 21 (la honra), 29 (debido proceso), 42 (la familia), 228 (administración de justicia).

Fundamento Legal

- Ley 599 de 2000 "Por la cual se expide el Código Penal".

Fundamento Jurisprudencial

- Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá, Sala Penal. (X. R. Trujillo Hernández, Magistrada Ponente). (Rad. 110016500021 2015 01348 02). Sentencia absolutoria en el caso de Diego Pardo Cuellar por el delito de actos sexuales con menor de catorce años agravado en concurso homogéneo y sucesivo. Procedente del Juzgado 48 Penal del Circuito de Conocimiento:

"Le resultó llamativo que la madre no presentara la denuncia de forma inmediata, después de la supuesta revelación y que el proceso se promoviera justo cuando se iba a permitir la pernoctada de la niña en la residencia del progenitor, lo que "sugiere que de pronto hay otro tipo de motivaciones para hacer este proceso legal".

[…]

El recuento probatorio precedente abre paso a la incertidumbre, generando duda sobre la ocurrencia de los hechos, que por mandato legal (artículo 7º de Código de Procedimiento Penal) debe resolverse a favor del procesado. […]

No obstante, pierde de vista el apelante que, durante el juicio, la defensa sí planteó una hipótesis contraria, concretada en que la atribución de los hechos materia de investigación y juzgamiento, pudieron motivarse por la conflictiva ruptura de la relación matrimonial entre el procesado y la progenitora de S.P.H., la que, de acuerdo con la prueba del ente acusador y de la defensa, también sería plausible.

[…]

Los peritos psiquiatras del Instituto Nacional de Medicina Legal (Ángela Patricia Murcia Ballesteros – testigo de la Fiscalía-) y el de la defensa (José Gregorio Meza Azuero), también plantearon la posibilidad de que el conflicto de pareja, fuera el generador de este proceso, de acuerdo con lo expuesto en sus apreciaciones y conclusiones.

[…]

[Resuelve] PRIMERO: Confirmar la sentencia absolutoria emitida el 20 de noviembre de 2020, por el Juzgado Cuarenta y Ocho Penal del Circuito de Conocimiento de esta ciudad, a favor de Diego Pardo Cuellar, por las razones esbozadas en la parte motiva de esta decisión." (Subrayado fuera de texto)

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto propuesto	Texto con modificaciones	Observaciones
"Por medio de la cual se modifica el artículo 438 de la Ley 599 de 2000 en lo relacionado con las circunstancias de agravación de la falsa denuncia – 'Justicia Sin Mentiras"	Sin modificación	
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 438 de la Ley 599 de 2000 con el fin de garantizar la eficaz y recta impartición de justicia, sancionando con mayor rigor las falsas denuncias contra particulares, especialmente cuando tengan como finalidad causar perjuicios graves a la víctima o distorsionar la función judicial.		
Artículo 2. Modifíquese el artículo 438 del Título XVI 'Delitos contra la Eficaz y Recta Impartición de Justicia', Capítulo I 'De las Falsas Imputaciones ante las Autoridades', de la Ley 599 de 2000 'Por la cual se expide el Código Penal', el cual quedará así:	**Artículo 2**. Modifíquese el artículo 438 del Título XVI 'Delitos contra la Eficaz y Recta Impartición de Justicia', Capítulo I 'De las Falsas Imputaciones ante las Autoridades', de la Ley 599 de 2000 'Por la cual se expide el Código Penal', el cual quedará así:	Se elimina el subrayado del texto, se mejora redacción y se crea un parágrafo para dar claridad que las circunstancias de agravación se aplicarán siempre que por sí mismas no constituyan otro delito.

ARTÍCULO 438. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN. ~~Si para los efectos descritos en los artículos anteriores, el agente simula pruebas, las penas respectivas se aumentarán hasta en una tercera parte, siempre que esta conducta por sí misma no constituya otro delito.~~ **La pena respectiva se aumentará de una tercera parte a la mitad si las conductas descritas en los artículos anteriores se cometieren:** **1. Contra los cónyuges o compañeros permanentes; en el padre y la madre de familia, aunque no convivan en un mismo hogar, en los ascendientes o descendientes de los anteriores y los hijos adoptivos; y en todas las demás** **personas que de manera permanente se hallaren integradas a la unidad doméstica.** **2. Cuando el agente, para los efectos descritos en los artículos anteriores, simule pruebas.** **3. Cuando se acredite, al menos sumariamente,**	**ARTÍCULO 438. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN.** ~~Si para los efectos descritos en los artículos anteriores, el agente simula pruebas, las penas respectivas se aumentarán hasta en una tercera parte, siempre que esta conducta por sí misma no constituya otro delito.~~ La pena respectiva **de los artículos anteriores** se aumentará de una tercera parte a la mitad si las conductas descritas ~~en los artículos anteriores~~ se cometieren: 1. Contra los cónyuges o compañeros permanentes; en el padre y la madre de familia, aunque no convivan en un mismo hogar, en los ascendientes o descendientes de los anteriores y los hijos adoptivos; y en todas las demás personas que de manera permanente se hallaren integradas a la unidad doméstica. 2. Cuando el agente, para los efectos descritos en los artículos anteriores, simule pruebas. 3. Cuando se acredite, al menos sumariamente, que	

que la finalidad de la conducta era causar un perjuicio grave a la víctima, promoviendo su aislamiento familiar, la alienación parental o con la intención de afectar su entorno laboral o social. **4. Cuando para la configuración de la falsa denuncia se utilice, induzca, instruya o instrumentalice a menores de edad con el propósito de respaldar las afirmaciones fraudulentas.**	la finalidad de la conducta era causar un perjuicio grave a la víctima, promoviendo su aislamiento familiar, la alienación parental o con la intención de afectar su entorno laboral o social. 4. Cuando para la configuración de la falsa denuncia se utilice, induzca, instruya o instrumentalice a menores de edad con el propósito de respaldar las afirmaciones fraudulentas. **Parágrafo. Las circunstancias de agravación se aplicarán siempre que por sí mismas no constituyan otro delito.**	
Artículo 4. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	**Artículo 3 4. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Se modifica numeración.

IMPACTO FISCAL

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de ley no implica orden de gasto ni otorga beneficios tributarios adicionales, razón por la cual se concluye que no genera impacto fiscal. En consecuencia, el Gobierno Nacional no deberá destinar recursos distintos a los ya aprobados o previstos para la implementación de leyes anteriores.

CONFLICTO DE INTERÉS

El artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 establece la obligación de consignar las consideraciones que describan circunstancias o eventos que puedan generar un conflicto de interés para los Congresistas de la República en la discusión y votación de iniciativas legislativas, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, el cual dispone:

Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. *Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de interés que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende por conflicto de interés aquella situación en la que la discusión o votación de un proyecto de ley, acto legislativo o artículo pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo para el congresista.*

Beneficio particular: *aquel que otorga un privilegio, genera ganancias, crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista que no sean extensibles al resto de los ciudadanos. También incluye modificaciones normativas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas en las que se encuentre formalmente vinculado.*

Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. *Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de interés que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende por conflicto de interés aquella situación en la que la discusión o votación de un proyecto de ley, acto legislativo o artículo pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo para el congresista.*

Beneficio particular: *aquel que otorga un privilegio, genera ganancias, crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista que no sean extensibles al resto de los ciudadanos. También incluye modificaciones normativas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas en las que se encuentre formalmente vinculado.*

Beneficio actual: *aquel que se configura efectivamente en el momento en que el congresista participa en la decisión.*

Beneficio directo: *aquel que se produce de manera específica en favor del congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil (...)".*

Con base en lo anterior, se considera que frente al presente proyecto, no se generan conflictos de interés alguno, puesto que las disposiciones aquí contenidas son generales y no generan beneficios particulares, actuales y directos.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de Ley no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales.

PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los miembros de la Comisión Primera del Senado de la República, dar Primer Debate al Proyecto de Ley No. 077 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 438 de la Ley 599 de 2000 en lo relacionado con las circunstancias de agravación de la falsa denuncia – 'Justicia Sin Mentiras' conforme al pliego de modificaciones propuesto.

Cordialmente,

Germán Blanco Álvarez
Senado de la República
Ponente

Texto propuesto para Primer Debate en la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República de Colombia del Proyecto de Ley No. No 077 de 2025 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 438 de la ley 599 de 2000 en lo relacionado con las circunstancias de agravación de la falsa denuncia – justicia sin mentiras".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el artículo 438 de la Ley 599 de 2000 con el fin de garantizar la eficaz y recta impartición de justicia, sancionando con mayor rigor las falsas denuncias contra particulares, especialmente cuando tengan como finalidad causar perjuicios graves a la víctima o distorsionar la función judicial.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 438 del Título XVI 'Delitos contra la Eficaz y Recta Impartición de Justicia', Capítulo I 'De las Falsas Imputaciones ante las Autoridades', de la Ley 599 de 2000 'Por la cual se expide el Código Penal', el cual quedará así:

ARTÍCULO 438. CIRCUNSTANCIAS DE AGRAVACIÓN. La pena respectiva de los artículos anteriores se aumentará de una tercera parte a la mitad si las conductas se cometieren:

1. Contra los cónyuges o compañeros permanentes; en el padre y la madre de familia, aunque no convivan en un mismo hogar, en los ascendientes o descendientes de los anteriores y los hijos adoptivos; y en todas las demás personas que de manera permanente se hallaren integradas a la unidad doméstica.
2. Cuando el agente, para los efectos descritos en los artículos anteriores, simule pruebas.
3. Cuando se acredite, al menos sumariamente, que la finalidad de la conducta era causar un perjuicio grave a la víctima, promoviendo su aislamiento familiar, la alienación parental o con la intención de afectar su entorno laboral o social.
4. Cuando para la configuración de la falsa denuncia se utilice, induzca, instruya o instrumentalice a menores de edad con el propósito de respaldar las afirmaciones fraudulentas.

Parágrafo. Las circunstancias de agravación se aplicarán siempre que por sí mismas no constituyan otro delito.

Artículo 3. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

Germán Blanco Álvarez
Senado de la República
Ponente

CONTENIDO

Gaceta número 1825 - martes, 30 de septiembre de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS **Págs.**

Informe de ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley número 226 de 2025 Senado, por la cual se establecen medidas sobre la inmovilización de vehículos y se dictan otras disposiciones. 1

Informe de ponencia positiva para primer debate en la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República de Colombia del Proyecto de ley número 41 de 2025 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 19 de la Ley 1625 de 2013 y se dictan otras disposiciones – Ley por decisiones más equilibradas. 12

Informe de ponencia positiva para primer debate en la Comisión Primera Constitucional del Senado de la República de Colombia del Proyecto de ley número 77 de 2025 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 438 de la Ley 599 de 2000 en lo relacionado con las circunstancias de agravación de la falsa denuncia – Justicia sin mentiras. 16

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2025